6-A_11
Exp. 0489

XXIV CONFERENCIA INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA

Manila, noviembre de 1981

IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIOS

RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA DE LA CRUZ ROJA

(aplicación de las Resoluciones 17, 18 y 19 de la CDDH

y de la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional)

(Punto 3.2 del orden del día provisional de la Comisión I)

Informe presentado por el

Comité Internacional de la Cruz Roja

Ginebra, junio de 1981

CPA/3.2/1

XXIV CONFERENCIA INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA

Manila, noviembre de 1981

FOJA

- EMPLEO DE CIERTOS MEDIOS DE IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICOS Y VISUALES POR AERONAVES SANITARIAS 34

- EMPLEO DE SEÑALES VISUALES PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIO 38

- EMPLEO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES PARA EL ANUNCIO Y LA IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIO 42

- RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA DE LA CRUZ ROJA

(Aplicación de las Resoluciones 17, 18 y 19 de la Conferencia Diplomática sobre la reafirmación y el desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable en los conflictos armados, Ginebra 1974-1977, y de la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional).

(Punto 3.2 del orden del día provisional de la Comisión I)

Informe presentado
por
el Comité Internacional de la Cruz Roja

Ginebra, junio de 1981

ÍNDICE

I. Introducción

Las Resoluciones 17, 18 y 19 adoptadas por unanimidad en la Conferencia Diplomática sobre la reafirmación y el desarrollo del derecho internacional humanitario, el año 1977, completan el Reglamento relativo a la identificación de las unidades y de los medios de transporte sanitarios, Anexo I al Protocolo I. Las preparó la Subcomisión Técnica sobre el señalamiento de la Comisión II de la Conferencia Diplomática. Dicha Subcomisión fue instituida para elaborar el Reglamento relativo a la identificación sobre la base del proyecto presentado por el CICR. Así pues, las tres Resoluciones son anexos a los Protocolos adicionales y forman parte integrante de los mismos. Su texto figura a continuación. 1)

Cada una de estas tres Resoluciones se dirige a una organización internacional especializada, competente para las cuestiones relativas al señalamiento y a la identificación, tratadas por la Subcomisión Técnica. Rogando a las tres organizaciones interesadas pronunciarse sobre tales cuestiones, se evitaba que reglas contradictorias con los Reglamentos internacionales en vigor no sean adoptadas en la Conferencia Diplomática.

El secretario general de la Conferencia Diplomática comunicó, el 18 de agosto de 1977, la Resolución 17 al secretario general de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, la Resolución 18 al secretario general de la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima (OMCI), en Londres, y la Resolución 19 al secretario general de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, en Ginebra (UIT).

Antes de la adopción de esas tres Resoluciones por la Asamblea Plenaria de la Conferencia Diplomática en junio de 1977, la Comisión II de la Conferencia había adoptado

---

1) Véanse Anexos Núms. 1 a 3.

el 15 de abril de 1975, a propuesta de la Subcomisión Técnica, una Resolución (CDDH/11/308, Add 2) [1], titulada :

> *"Necesidad de una coordinación, en el plano nacional, de las cuestiones relativas a las radiocomunicaciones que plantea el anexo técnico al proyecto de Protocolo adicional I".*

Esta Resolución de la Comisión II se dirigió a los Gobiernos participantes en la Conferencia; respondía al deseo expresado por la UIT, por la voz de su observador en el primer período de sesiones de la Conferencia. De hecho, el presidente de la Comisión II había aceptado, en 1974, que se adjuntaran al informe de la Subcomisión Técnica declaraciones de Organizaciones Internacionales especializadas relativas a los aspectos técnicos de los problemas tratados en el Anexo I al Protocolo I. El texto de la Resolución de la Comisión II [2] no modificaba para nada el Anexo técnico al Protocolo I preparado por el CICR como base de discusión para la Conferencia Diplomática.

Su finalidad era simplemente llamar la atención de cada Gobierno representado en la Conferencia Diplomática sobre la necesidad de una coordinación a nivel nacional, en cada país, con la Administración nacional de Telecomunicaciones, a fin de que las necesidades en materia de radiocomunicaciones mencionadas en el Anexo I al Protocolo I se definan con precisión, y que los expertos en radiocomunicaciones participen en los próximos trabajos de la Subcomisión Técnica.

La coordinación nacional en materia de radiocomunicaciones concierne a todos los servicios, civiles o militares, usuarios de las frecuencias radioeléctricas; a este respecto, varias Administraciones nacionales de Telecomunicaciones mantuvieron, en 1975 y 1976, consultas con la UIT y su Comité de Registro de frecuencias (IFRB), entre el segundo y el tercer período de sesiones de la Conferencia Diplomática.

Estos contactos facilitaron los trabajos de la Subcomisión Técnica por lo que respecta a las radiocomunicaciones de los Servicios sanitarios, en el tercer período de sesiones de la Conferencia Diplomática, el año 1976.

---

1) CDDH, Actas, volumen XI - CDDH/II/SR 53 y 54; vol. XIII - CDDH/221 Rev. 1, par. 264

2) Véase Anexo Núm. 4

Las necesidades en materia de radiocomunicaciones de las unidades y de los medios de transporte sanitarios, especialmente las de las aeronaves y de los navíos protegidos por los Convenios de Ginebra y sus Protocolos adicionales fueron debatidos en la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, en Málaga-Torremolinos, el año 1973, así como en la Conferencia de radiocomunicaciones marítimas de la UIT, en Ginebra el año 1974. Las recomendaciones adoptadas por esas dos Conferencias 1) muestran todo el interés que las telecomunicaciones no cesan de demostrar con respecto a la mejora de la seguridad de las evacuaciones sanitarias y a la salvaguardia de la vida humana; parecido interés ha existido siempre en la OACI y en la OMCI, cuyos expertos delegados en la Subcomisión Técnica participaron en la elaboración de las Resoluciones 17 y 18 de la Conferencia Diplomática.

Dado el calendario de Conferencias de estas tres Organizaciones, las Resoluciones 17, 18 y 19, aprobadas en mayo de 1976 por la Comisión II, les fueron inmediatamente transmitidas para información, antes de que fuesen formalmente adoptadas por la Asamblea Plenaria de la Conferencia Diplomática, lo que tuvo lugar el 7 de junio de 1977 2).

Gracias a esta información preliminar dada a las Organizaciones Internacionales, las cuestiones planteadas en la Resolución 19 fueron examinadas por el Consejo de Administración de la UIT, ya en junio de 1975. Tras consulta con los miembros de la Unión, el Consejo de Administración las inscribió en el orden del día de la Conferencia Administrativa Mundial de Radicomunicaciones prevista para 1979, en el punto 2.6, según su Resolución Núm. 783, que fue comunicada a los miembros de la Unión mediante carta circular Núm. 145 del 31 de diciembre de 1976. La Conferencia Diplomática fue informada al respecto, y se menciona en la Resolución 19.

En la carta circular Núm. 209 del 3 de octubre de 1977, enviada por la UIT a sus miembros, se llama la atención sobre la Resolución 19 y sus Anexos; por su parte, la Comisión Europea de Correos y Telecomunicaciones (CEPT), en su reunión del 25 de septiembre de 1978 en Venecia, efectuó el examen preliminar de la Resolución 19, con miras a la CAMR 79, en su Grupo de Trabajo T/GT 3 "Radiocomunicaciones".

---

1) Véanse Anexos Núms. 5 - 6, Recomendación Núm. 2 (1973) y Mar 2-17 (1974)

2) CDDH, Actas, volumen VII, SR 54

II. Aplicación por la UIT de la Resolución 19

Se celebró en Ginebra, del 23 de octubre al 17 de noviembre de 1978, la Reunión Especial Preparatoria (REP 1978) para la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979; había sido preparada, más de dos años antes, por el Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR), un órgano de la UIT encargado de realizar estudios y de emitir pareceres sobre las cuestiones técnicas relacionadas específicamente con las radiocomunicaciones. Tales estudios son necesarios para la preparación de las conferencias internacionales de radicomunicaciones.

Los trabajos de la REP, organizados en función de los temas que figuraban en el orden del día de la CAMR 79, incluían el estudio del punto 2.6 de ese mismo orden del día, en que se estipula :

2.6 Estudiar los aspectos técnicos de la utilización de las radiocomunicaciones para los enlaces, la señalización, la identificación y el descubrimiento por radio de los medios de transportes sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949 y por cualquier instrumento adicional a esos Convenios.

El director del CCIR comunicó el texto de la Resolución 19, con su anexo, a los participantes de la REP, y el Grupo de Trabajo D/2 hizo el estudio. [1]

Las conclusiones del Grupo de Trabajo eran el capítulo 11 del informe de la REP [2], que fue la base técnica de las deliberaciones sobre el punto 2.6 del orden del día de la CAMR 79.

Informe de la Reunión Especial Preparatoria (REP)

En su introducción, el informe de la REP recuerda que la UIT ya había tomado nota de la cuestión relativa a las radiocomunicaciones de las aeronaves y de los navíos protegidos por los Convenios de Ginebra en la CAMR de 1959, y resume las recomendaciones emitidas hasta 1977.

---

1) Comisiones de Estudio del CCIR, REP 1978, Doc. P/351 y 8/357

2) Véase Anexo Núm. 7

En cuanto a los aspectos técnicos del empleo de las radiocomunicaciones que eran objeto del punto 2.6 del orden del día de la CAMR 79, la REP considera que los problemas técnicos son poco numerosos. Por lo demás, en el informe se especifica que la identificación por radar secundario para las aeronaves sanitarias lo estudia la OACI y que, para los medios de transporte sanitarios por vía marítima, su identificación por radar debe tomarse en consideración cuando se normalicen los respondedores de radar marítimos. 1)

La REP da las líneas directrices siguientes :

Elección de las frecuencias : Teniendo en cuenta las disposiciones existentes para las llamadas de urgencia, de seguridad y de socorro, así como el hecho de que las estaciones de navío y de aronave y las estaciones terrestres del mundo entero, de uso civil o de uso militar, están equipadas para emitir y recibir en las frecuencias de socorro apropiadas, la REP sugiere evitar la atribución de un nuevo juego de frecuencias. Se reconoce que técnicas eficaces de utilización del espectro podrían permitir evitar la atribución de frecuencias para uso exclusivo de las estaciones de los medios de transporte sanitarios.

Así pues, se podría pensar en modificar el Reglamento de Radiocomunicaciones, para autorizar que los medios de transporte sanitarios utilicen las frecuencias de llamada y de socorro en las comunicaciones iniciales destinadas a su identificación.

Señal de prioridad : La REP no se pronuncia acerca de la señal en sí misma, tal como se propone en la Resolución 19. Reconoce la utilidad y sugiere adoptar una nueva señal del tipo "SOS/MAYDAY" o utilizar la actual señal de urgencia, que en radiotelegrafía consiste en tres repeticiones del grupo XXX, transmitidas antes de la llamada, y en radiotelefonía en tres repeticiones del grupo PAN PAN, pronunciadas como la palabra francesa "panne", y transmitido antes de la llamada.

Mensaje de radio : El contenido del mensaje de radio que figura en el artículo 7 del Reglamento relativo a la identificación y anexo a la Resolución 19 lo cita la REP, que sugiere incluirlo en un pertinente artículo del Reglamento de Radiocomunicaciones.

---

1) los respondedores de radar marítimos permitirán la identificación de los navíos por radar. (CAMR 79 - Rec. Núm. 605

Conclusión : En conclusión, el Informe de la REP cita los Pareceres e Informes del CCIR relativos a esta cuestión y espera que se faciliten las deliberaciones de la CAMR 79.

Comparando las solicitudes formuladas en la Resolución 19 con los elementos proporcionados por el Informe de la REP, se evidencia que el empleo de las radiocomunicaciones con finalidad de identificación, de señalamiento y de localización de los medios de transporte sanitarios no plantea dificultad alguna a nivel de las bases técnicas del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Comparados con las reglas establecidas en los capítulos III y IV del Reglamento relativo a la identificación anexo al Protocolo I, los términos del Informe de la REP muestran que no hay ninguna incompatibilidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (CAMR 79)

Comenzó en Ginebra, el 24 de septiembre de 1979, la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, CAMR 79, que celebró sesiones hasta el 6 de diciembre; participaron unos 2.000 delegados u observadores de 142 países miembros de la Unión y de 30 Organizaciones Internacionales.

"La tarea de esta Conferencia era reexaminar la repartición del espectro de frecuencias electromagnéticas entre los diversos usuarios y revisar, por consiguiente, el Reglamento de Radiocomunicaciones, lo que no se había hecho desde hacía veinte años. En realidad, fue en 1959 cuando la anterior Conferencia CAMR se reunió en Ginebra. La Unión Internacional de Telecomunicaciones tenía entonces 96 miembros y 5 miembros asociados; hoy, tiene 154 miembros y la CAMR 79 fue la mayor Conferencia de las organizadas por la UIT. Se crearon nueve Comisiones en la Conferencia para el estudio de las materias del orden del día.

Con 14.000 propuestas que totalizaban cerca de 5.000 páginas y una documentación coordinada en varios volúmenes, que totalizaba cerca de 3.000 páginas, la CAMR 79 es un hito en la historia de las telecomunicaciones y en la historia de la humanidad".

"En 1959, los circuitos integrados y los satélites artificiales no interesaban sino a un pequeño número de investigadores; las ondas ópticas y las frecuencias superiores a unos GHz no eran utilizados, por así decirlo, a causa de la falta de material. En nuestros días, todo esto ha pasado de la fase de la investigación a la de la producción industrial, gracias a los progresos contínuos de la técnica". [1)]

Para la Cruz Roja Internacional y para el CICR en particular, la CAMR 79 tenía varios temas de interés, en especial :

1. Para la seguridad de los medios de transporte sanitarios, se rogaba a la UIT, en la Resolución 19, que le dirigió la Conferencia Diplomática en 1979, someter a la CAMR 79 el estudio del empleo de radiocomunicaciones para el anuncio y la identificación de los medios de transporte sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949 y por el Protocolo adicional I. Algunos aspectos de esta cuestión ya habían sido objeto de un examen en la anterior CAMR, el año 1959, que hubo de pronunciarse sobre las Resoluciones 6 y 7 de la Conferencia Diplomática de 1949.

2. Las radicomunicaciones de la Cruz Roja Internacional y del CICR, basadas en la Recomendación Núm. 34 adoptada por la CAMR de 1959; las frecuencias electromagnéticas utilizadas para esas radiocomunicaciones corrían el peligro de ser modificadas por una nueva repartición del espectro de frecuencias de la CAMR de 1979. Las radiocomunicaciones en caso de catástrofes naturales debían tratarse por separado en la CAMR 79.

Volveremos sobre este segundo punto de interés a propósito de la aplicación de la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja.

Como las otras Organizaciones Internacionales invitadas, el CICR participó en la CAMR 79 como observador con voz consultiva; la presencia de observadores de la Organización de la Aviación Civil Internacional y de la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima facilitó los trabajos

---

1) De la alocución pronunciada por el señor Mili, secretario general de la UIT, en la sesión de apertura de la CAMR 79.

de la Comisión 7 - Comisión Administrativa General - encargada de tratar el punto 2.6 del orden del día, y presidida por el señor P.O. Okundi (Kenya).

Los participantes en la CAMR 79 tenían hasta finales de enero de 1979 para presentar, en la sede de la UIT, sus propuestas relativas a los diferentes puntos del orden del día. Cuando comenzó la Conferencia, nueve propuestas relativas al punto 2.6 habían sido sometidas al examen de la Comisión 7; procedían de los siguientes países :

- Suecia	Documento Núm. 15
- República Federal de Alemania	Documento Núm. 17
- Estados Unidos	Documento Núm. 49
- Reino Unido	Documento Núm. 53 A
- Francia	Documento Núm. 57 A
- Suiza	Documento Núm. 76, 79
- India	Documento Núm. 93
- Australia	Documento Núm. 102
- Grecia	Documento Núm. 147

Observadores :

- OMCI	Documento Núm. 117

Estas propuestas se inscribieron en el orden del día de la cuarta sesión de la Comisión 7, el 4 de octubre de 1979; en el documento de trabajo DT/6, preparado por la UIT, se coordinan esas propuestas con los diez artículos del Reglamento de Radiocomunicaciones, que modifican. En la modificación del Reglamento de Radiocomunicaciones, publicado en 1977 por la UIT, estos artículos se refieren a los números y títulos siguientes :

N 7	Atribución de las bandas de frecuencias entre 10 Khz y 275 Ghz
N 12	Notificación e inscripción en el fichero de referencia internacional de las frecuencias y asignación de frecuencias a las estaciones de radiocomunicación de tierra

N 23	Identificación de las estaciones
N 34	Comunicaciones de socorro y de seguridad
N 35	Frecuencias para el socorro y la seguridad
N 36	Comunicaciones de socorro
N 37	Transmisiones de urgencia y de seguridad
N 39	Servicios especiales relativos a la seguridad
N 48	Orden de prioridad de las comunicaciones en el servicio móvil aeronáutico
N 58	Orden de prioridad de las comunicaciones en el servicio móvil marítimo y en el servicio móvil marítimo por satélite.

La Comisión 7 decidió instituir un Grupo de Trabajo, GT-7A, para el estudio de estas propuestas y de las recomendaciones enunciadas en el capítulo 11 del Informe de la REP; todas las delegaciones interesadas podían participar en el mismo. La primera sesión del Grupo tuvo lugar el 2 de octubre; tras el estudio detenido de los problemas planteados por la introducción de las radiocomunicaciones de los servicios sanitarios en la reglamentación internacional existente, el Grupo de Trabajo presentó, el 13 de octubre, su informe final, documento DT/58 del 11-X-1979, a la Comisión 7, que lo aprobó por unanimidad, ese mismo día, Documento Núm. 268 del 16-X-1979 y Documento Núm. 329 del 23-X-1979.

Las propuestas del GT-74 aprobadas por la Comisión 7 responden totalmente a las necesidades expresadas en la Resolución 19 de la Conferencia Diplomática, pues estaba previsto :

- añadir los transportes sanitarios en el título del Artículo N 37
- insertar en ese artículo una sección II, nueva, titulada "Transportes sanitarios"
- utilizar la señal de emergencia "PAN PAN" en radiotelefonía, seguida por solamente la palabra MEDICAL, pronunciada como en francés, para el anuncio y la identificación de los transportes sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra.

La señal de urgencia XXX, seguida por el grupo YYY se utilizará en radiotelegrafía (morse)

- emitir la señal distintiva de radio para la identificación de los transportes sanitarios : "PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN - MEDICAL", de conformidad con los procedimientos de señales de emergencia y en las mismas frecuencias, pasando por frecuencias de trabajo normales para la continuación del mensaje de radio. La emisión en radiotelegrafía de la señal distintiva sanitaria consistirá en tres repeticiones del grupo XXX seguido solamente por el grupo "YYY".

- no modificar la estructura del mensaje de radio del Artículo 7 del Reglamento relativo a la identificación, adjunto al Protocolo I, dando, sin embargo, a los usuarios la posibilidad de recurrir a otros medios de identificación reconocidos. Se trata de la utilización internacional de la llamada selectiva en el servicio móvil marítimo; todos los navíos, incluidos los protegidos, pueden ir equipados con el sistema de llamada reglamentada en el Artículo N 59 y en el apéndice 20 C de la modificación del Reglamento de Radiocomunicaciones.

- reservar el empleo facultativo de las radiocomunicaciones sanitarias, sometiéndolas, en caso de utilización, a las reglas generales aplicables a las transmisiones de peligro y de seguridad.

Las modificaciones del artículo N 37 aprobadas por la Comisión 7 figuran en el documento 617 (azul) que el Comité de Redacción presentó a la cuarta sesión plenaria de la CAMR 79. El título del artículo no era todavía definitivo, pues la Comisión 7 no había terminado el estudio de la señal de radio para la identificación de los navíos neutrales, mencionada en varias propuestas para aplicar la Recomendación Mar 2-17. El estudio en curso podía tener incidencias sobre la redacción del artículo N 37, como veremos más adelante. No obstante, el título del Artículo N 37 mencionado en el informe de la Comisión 7 fue aprobado definitivamente en esta sesión plenaria, documento Núm. 844. El título de la sección II : "Transportes sanitarios", así como el texto de esta nueva sección fueron aprobados con la totalidad del Artículo N 37 en la décima cuarta sesión plenaria de la CAMR 79, el 3 de diciembre de 1979, Documentos 978 y 897.

En el Acta Final de la Conferencia se reproducen todos los textos aprobados; es el nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones, que se está imprimiendo y será publicado por la UIT a finales de 1981. Entrará en vigor el 1 de enero de 1982, con una numeración definitiva de los artículos; el Artículo N 37 pasa a ser el Artículo 40. 1)

La sección 2 : "Transportes sanitarios" del Artículo 40 responde a todas las solicitudes formuladas en la Resolución 19 que la CDDH había dirigido a la UIT. La CAMR 79 respondió plenamente a las esperanzas expresadas en la Resolución 19.

En adelante, los medios de transporte sanitarios, los navíos y las aeronaves especialmente, podrán utilizar reglas internacionales sencillas y precisas para hacerse identificar por radio en todas las circunstancias. Como para todo nuevo instrumento, es importante ejercer la correspondiente utilización. Así pues, sería conveniente que se establezca una coordinación a nivel nacional entre los usuarios de las radiocomunicaciones sanitarias, los servicios de sanidad, militares y civiles, por una parte, y los servicios de transmisión, militares y civiles, por otra parte, con objeto de que, en tiempo de paz o en tiempo de guerra, las radiocomunicaciones sanitarias tengan plenamente su cometido, que es facilitar las evacuaciones de los heridos, de los enfermos y de los náufragos y mejorar la seguridad del personal y de los medios de transporte protegidos por los Convenios de Ginebra y sus Protocolos adicionales.

---

1) Véase anexo Núm. 8

III. Aplicación por la OMCI de la Resolución 18

Esta Resolución se dirigía a la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima. [1]
El secretario general de la OMCI acusó recibo, el 20 de septiembre de 1977, de la Resolución 18 e informó al secretario general de la Conferencia Diplomática que había sometido al Subcomité de Seguridad de la Navegación, congregado en Londres para su vigésima reunión del, 5 al 9 de septiembre de 1977.

Tras examen de la Resolución 18, el Subcomité recomendó que la luz azul centelleante y el signo distintivo previstos en los párrafos 1. a) y b) de la Resolución figuren en un nuevo capítulo XIV del Código Internacional de Señales. Por lo que respecta al párrafo 1. c), el Subcomité consideraba que la inclusión de la luz azul centelleante y del signo distintivo en el Código Internacional de Señales hacía inútil la aprobación de medios visuales adicionales o de sustitución para la identificación de los transportes sanitarios. El informe del Subcomité al Comité de Seguridad Marítima contiene en anexo el texto de este nuevo capítulo XIV, Documento NAV XX/10 del 19-IX-1977 y su anexo VI; el estudio de este informe se inscribió en el orden del día de la siguiente reunión del Comité. Por consiguiente, se aprobó en la trigésima octava reunión del Comité de Seguridad el nuevo capítulo XIV, en forma de enmienda al Código Internacional de Señales. El texto de la enmienda, Documento COM/circ. 75 y Anexo XII, del 9 de mayo de 1978, se indica en el texto del Documento NAV XX/10. [2]

El Comité decidió que esa enmienda, como las otras enmiendas al Código Internacional de Señales aprobadas en la trigésima octava reunión, entraría en vigor el 1 de enero de 1980.

En el capítulo XIV del Código Internacional de Señales se reproducen textualmente los artículos 3, 4 y 6 del Reglamento relativo a la identificación, anexo al Protocolo I.

---

1) 2) Véanse Anexos Núms. 2 y 9 - Las expresiones "signo distintivo" y "signo protector" utilizadas en el presente texto se refieren a los signos reconocidos por los Convenios de Ginebra : Cruz Roja, Media Luna Roja, León y Sol Rojos; para simplificar, sólo se emplea la expresión "Cruz Roja".

La aplicación de la Resolución 18 de la Conferencia Diplomática es concreta y positiva :

- mención del signo protector de los Convenios de Ginebra en el señalamiento marítimo
- indicación de la luz azul centelleante como señal distintiva luminosa para los transportes sanitarios en el mar.

Sería útil, que ya en tiempo de paz, los navíos sanitarios y de salvamento protegidos por los Convenios de Ginebra vayan equipados con luz azul, y que se efectúen pruebas de visibilidad en el mar y en aire-mar. La seguridad de las embarcaciones y de los navíos sanitarios debe beneficiarse, sin tardanza, de las nuevas disposiciones del capítulo XIV del Código Internacional de Señales, que no dispensan a los navíos ni a las embarcaciones protegidos por los Convenios de Ginebra de respetar todas las demás disposiciones del Código Internacional de Señales.

La OMCI participará en la próxima conferencia administrativa mundial de los servicios móviles, el mes de marzo de 1982 en Ginebra, donde se estudiará el empleo de la llamada selectiva para los navíos protegidos por los Convenios de Ginebra, con objeto de que tales navíos se beneficien también de un sistema numérico de identificación, además de su indicativo de llamada. Dicho sistema abre el camino de la automatización y es importante prever su empleo ya ahora, teniendo en cuenta la rapidez de la evolución tecnológica y los continuos perfeccionamientos de materiales. En esa conferencia de los servicios móviles, marítimos en especial, se podrá examinar la posibilidad de mencionar las radiocomunicaciones de los navíos hospitales - y de los transportes sanitarios - en el Convenio internacional para la salvaguardia de la vida humana en el mar.

Introduciendo en el Código Internacional de Señales el nuevo capítulo XIV titulado "Identificación de los medios de transporte sanitarios en los conflictos", la OMCI satisface las solicitudes formuladas en la Resolución 18, que le dirigió la CDDH.

IV. Aplicación por la OACI de la Resolución 17

En la Resolución 17 de la Conferencia Diplomática se invita a que la Organización de la Aviación Civil Internacional, cuya sede está en Montreal, resuelva dos problemas :

- establecer procedimientos apropiados para la designación, en caso de conflicto armado internacional, de un modo y un código de radar secundario para uso de las aeronaves sanitarias concernidas;

- introducir, en los documentos aeronáuticos apropiados publicados por la OACI, la luz azul centelleante para la identificación de las aeronaves sanitarias.

El Convenio relativo a la aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, tiene por finalidad permitir el desarrollo, de una manera segura y ordenada, de los servicios civiles internacionales de transporte aéreo y su explotación de un modo sano y económico. En el artículo 3, se estipula que se aplique el Convenio únicamente a las aeronaves civiles, y que no se aplique a las aeronaves de Estado; las aeronaves utilizadas en los servicios militares, de aduana o de policía se consideran como aeronaves de Estado. Sin embargo, en ese mismo artículo, se prevé que los Estados contratantes se comprometan a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos para sus aeronaves de Estado.

El Convenio instituye la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) para elaborar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y promover la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

Las aeronaves sanitarias mencionadas en el Reglamento relativo a la identificación, anexo al Protocolo I, así como en la Resolución 17 de la Conferencia Diplomática son principalmente los que los servicios de sanidad de los ejércitos pueden emplear para efectuar evacuaciones sanitarias. Así pues, son aeronaves de Estado. No se

excluye que aeronaves sanitarias civiles, pertenecientes a organizaciones de protección civil o a otras organizaciones civiles de salvamento, de socorro, de asistencia médica, etc. efectúen también transportes sanitarios en período de conflicto armado. La Cruz Roja Internacional puede utilizar tales aeronaves para realizar tareas que le incumben.

Inversamente, aeronaves sanitarias de Estado pueden efectuar, en tiempo de paz, transportes sanitarios civiles en situaciones de urgencia, como : búsqueda y salvamento, catástrofes naturales, etc.

En esas condiciones, la Conferencia Diplomática no podía elaborar y aprobar reglas técnicas para las aeronaves sanitarias sin comunicarlo a la Organización de la Aviación Civil Internacional. Ésta adopta, de conformidad con el capítulo VI del Convenio relativo a la aviación civil internacional, normas y prácticas internacionales recomendadas, designadas como anexos al Convenio. Tales normas, prácticas recomendadas y procedimientos internacionales versan sobre los temas siguientes :

a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;

b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;

c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;

d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;

e) Navegabilidad de las aeronaves;

f) Matrícula e identificación de las aeronaves;

g) Compilación e intercambio de información metereológica;

h) Diarios de a bordo;

i) Mapas y cartas aeronáuticos;

j) Formalidades de aduana e inmigración;

k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y, cuando parezca apropiado, cualquier otro tema interesante para la seguridad, la regularidad y la eficacia de la navegación aérea.

Los Anexos, que están numerados y llevan un título que designa los temas tratados, se adoptan y se enmiendan según las disposiciones del capítulo XX del Convenio; los Estados contratantes reciben la notificación de la entrada en vigor de cualquier Anexo o de cualquier enmienda a un Anexo.

El cuadro que figura a continuación indica las eventuales repercusiones en los Anexos que la OACI podría estudiar tras la Resolución 17, la adopción del Reglamento relativo a la identificación por la Conferencia Diplomática y las decisiones de la CAMR 79 por lo que respecta a los transportes sanitarios y neutrales. Corresponde a la OACI decidir si se deben enmendar los Anexos por lo que atañe a las aeronaves sanitarias, lo que requiere estudios que actualmente no han terminado.

Las solicitudes formuladas en la Resolución 17 plantean problemas más complicados que parece a primera vista. Por ejemplo, la luz azul propuesta como señal distintiva de las aeronaves sanitarias no existe en el material aeronáutico homologado por los órganos de control de la aviación civil. La industria aeronáutica no lo fabrica todavía. Por consiguiente, hay que establecer normas para una luz cuyos prototipos están por construirse. El CICR, ante las exigencias de sus acciones sobre el terreno, se ha visto en la obligación de hacer volar aeronaves de Cruz Roja en zonas de hostilidades, especialmente en África austral. Se ha evidenciado que la pintura blanca de sus aeronaves y su cruz roja no siempre eran identificables, a causa del sol, de la luminosidad, o de la distancia. Algunas aeronaves de Cruz Roja han sido consideradas como aviones enemigos y han recibido disparos de armas ligeras. Ha aumentado la altitud de vuelo, pero ello plantea nuevos problemas pues, a título experimental, los aviones del CICR volaban con luces azules del tipo Strobelight, cuyos destellos pierden su color azul a partir de cierta distancia. Así pues, se revela necesario estudiar una baliza rotativa azul, correspondiente a la definición dada en el artículo 6 del Reglamento relativo a la identificación, recomendando no utilizar luces centelleantes del tipo de Strobelight por ahora. Este ejemplo muestra la complejidad de los problemas que han de resolverse antes de establecer una norma aeronáutica para la luz azul.

Para las radiocomunicaciones aeronáuticas de las aeronaves sanitarias, la OACI examinó un proyecto de propuesta en que se sugería la palabra "MERCY" como señal radiotelefónica, en la reunión preparatoria, con miras a la CAMR 79, en la sede de la OACI en Montreal, del 16 de mayo al 8 de junio de 1978. A causa de su semejanza con la palabra "merci", esta propuesta no se abrió camino en la CAMR 79.

AERONAVES SANITARIAS

Eventuales repercusiones, en los documentos y Anexos de la OACI, de las disposiciones aprobadas en la Conferencia Diplomática (CDDH - 1977) y en la Conferencia de la UIT (CAMR 1979)

Origen	Disposiciones aprobadas	OACI	Repercusiones que han de estudiarse
CDDH	Luz azul de aeronaves sanitarias. Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I, art. 5, 6	Anexo 2	- mención en "Luces reglamentarias de las aeronaves"
CDDH	Signo distintivo de la Cruz Roja (Media Luna Roja), Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I Art. 3, 4	Anexo 7	- mención en "Marcas de las aeronaves"
CDDH	Signo internacional de la protección civil, Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I, art. 15	Anexo 7	- mención en "Marcas de las aeronaves"
CDDH	Señal de radio, Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I, art. 7	Anexo 10 Vol. II	- Procedimiento de telecomunicaciones - Orden de prioridad de los mensajes
CDDH	Identificación electrónica, Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I, art. 8	Anexo 10 Vol. I	- Código de radar secundario para aeronaves sanitarias en caso de conflicto
CDDH	Intercepción de aeronaves sanitarias. Conv. de Ginebra del 12-VIII-1949, Protocolo I, Anexo I, art. 13	Anexo 2 Suppl. A	- Intercepción de las aeronaves civiles - Mención de las aeronaves sanitarias (militares y civiles)
CAMR 79	Señal "MEDICAL" e "YYY" para aeronaves sanitarias RR - art. 40, secc. II.	Anexo 10 Vol. II	- Procedimiento de telecomunicaciones - Orden de prioridad de los mensajes

Asi pues, la aplicación por la OACI de la Resolución 17 se tratará en el Comentario sobre el Reglamento relativo a la identificación, que el CICR prepara, y se tendrá en cuenta en la reunión de expertos que preparará, en 1982, la actualización de dicho Reglamento.

Por lo que respecta a la identificación por radar de las aeronaves sanitarias, en la Resolución 17 se solicita que la OACI elabore procedimientos adecuados para la designación de un modo y código de radar secundario para uso de las aeronaves sanitarias. No se trata de reservar, ya en tiempo de paz, un código de radar, lo que inmovilizaría un código, siendo su número limitado, sino de indicar el procedimiento que ha de seguirse para que los Estados obtengan inmediatamente, en la zona de control aéreo de que se trate, el código y modo de radar secundario utilizables para todas las eronaves sanitarias en la zona, en caso de conflicto armado.

Se prevé que la identificación por radar de las aeronaves sanitarias se pueda llevar a cabo según el mismo sistema que se emplea diariamente para el control del tráfico de las aeronaves civiles. Este sistema, especificado en el Anexo 10 de la OACI con el título "radar secundario de vigilancia (SSR)", permite asimismo que las aeronaves militares puedan hacerse identificar, si lo desean, por los controladores de radar civiles encargados de la seguridad del tráfico aéreo. Así pues, las aeronaves militares pueden servirse de las ayudas radioeléctricas de la aviación civil internacional, indispensables cuando hay interferencia de tráficos aéreos militares y civiles como ocurre, por ejemplo, durante las maniobras aéreas militares en las zonas de intenso tráfico aéreo civil. En cada país, los controladores militares y civiles encargados de la seguridad del tráfico aéreo utilizan los mismos principios de identificación por radar para seguir la ruta de las aeronaves. Convenía, pues, adoptar el mismo sistema para la aviación sanitaria y, en el artículo 8 del "Reglamento relativo a la identificación", se especifica que el código y el modo de radar secundario que se requieren para la identificación de las aeronaves sanitarias deben definirse según procedimientos recomendados por la OACI.

La Comisión Electrotécnica Internacional (CEI), que participó activamente en las reuniones de expertos y en los trabajos de la Subcomisión Técnica en la Conferencia Diplomática, había presentado una alternativa para la identificación de

los transportes sanitarios por radar. Se trataba de un sistema de emisión de ecos de radar de identificación que, aunque no fue seleccionado por la Comisión Técnica, sigue siendo una posibilidad de identificación muy interesante para los medios de transporte sanitarios, y que merece mencionarse.

V. Aplicación de la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja, Bucarest, octubre de 1977

En esta Resolución IX, la Conferencia Internacional de la Cruz Roja solicita a la CAMR 79 prever favorablemente todas las medidas prácticas que pudieran hacer la red de las radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja todavía más eficaz, en especial atribuyéndole frecuencias suplementarias. 1) Las radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja se basan en la Recomendación Núm. 34 de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1959 2). Esta Recomendación, como todas las Resoluciones y Recomendaciones del Reglamento de Radiocomunicaciones estaba implícitamente inscrita en el punto 2.9 del orden del día de la CAMR 79 :

> "2.9 *Examinar las resoluciones y las recomendaciones adoptadas por las conferencias administrativas de radiocomunicaciones, tomar todas las medidas que pudieran juzgarse necesarias y adoptar nuevas resoluciones y recomendaciones apropiadas".*

Un examen previo de este punto del orden del día en la reunión preparatoria de la conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones (CEPT), el mes de septiembre de 1978 en Venecia, mostró que no había objeción alguna para el mantenimiento de las medidas auspiciales en la Recomendación 34, cuando se examinasen en la CAMR 79.

A este respecto, el CICR entabló contactos, en el transcurso del año 1978, con la Administración Suiza de PTT, con objeto de examinar la posible aplicación de la Resolución IX cuando se revisase la Recomendación 34 en la CAMR 79.

---

1) 2) Véanse Anexos Núms. 10 y 11

Simultáneamente, varias Sociedades nacionales de la Cruz Roja se informaron ante el CICR acerca de las consecuencias de una nueva repartición de las frecuencias en la CAMR 79, para las radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja. Dando como ejemplo la red de radiocomunicaciones que explota desde 1964 para sus acciones de asistencia y de socorros en el mundo entero, el CICR explicó que las bandas de frecuencias que utiliza le fueron asignadas por la Administración Suiza de PTT, sobre la base de la Recomendación 34 de la UIT. La asignación de frecuencias a las diversas Sociedades nacionales de la Cruz Roja es asunto de las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones, a las que puede dirigirse, refiriéndose a la Recomendación Núm. 34, una solicitud de concesión de explotación de una red de radiocomunicaciones, nacionales o internacionales.

En dicha Recomendación Núm. 34 no se especifica frecuencia alguna para las radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja, porque ésta es un usuario, y no uno de los servicios previstos en el Convenio Internacional de Telecomunicaciones. De hecho, las Conferencias administrativas mundiales de radiocomunicaciones deciden la repartición del espectro de frecuencias electromagnéticas, considerado como un recurso natural, entre los diversos servicios de radiocomunicaciones : servicio fijo, servicios móviles marítimo y aeronáutico, servicio de radiodifusión, servicio de radiocomunicaciones espaciales, etc. En el Reglamento de Radiocomunicaciones se enumeran todos los servicios a los cuales se asignan bandas de frecuencias; en los límites de un servicio así definido, son las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones las que otorgan concesiones de explotación de bandas de frecuencias. En todo el territorio nacional, la Administración Nacional de Telecomunicaciones asume la responsabilidad de una utilización de las bandas de frecuencias, de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones; por ello, es necesario, a nivel técnico, que la Administración controle a los usuarios de una concesión, así como sus aparatos emisores y receptores.

La red de radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja, integrado por usuarios que dependen de una Administración Nacional, en su territorio nacional, incluye, además, la red de radiocomunicaciones del CICR cuando éste instala una estación de radiocomunicaciones de urgencia en un país donde ha

sido llamado para realizar una acción de asistencia o de socorro. Previamente, el CICR presenta una solicitud de concesión a la Administración Nacional de Telecomunicaciones para establecer radiocomunicaciones nacionales e internacionales a partir de ese país.

La finalidad de una red de radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja está en relación con las actividades de las Sociedades nacionales y las intervenciones de la Cruz Roja Internacional. Tales actividades pueden incluir transportes de personas y de objetos. En ese caso, las radiocomunicaciones de los medios de transporte utilizados están, evidentemente, sometidas al Reglamento de Radiocomunicaciones, porque los navíos y las aeronaves, civiles o militares, no pueden mantener eficaces relaciones con la infraestructura de los servicios de radiocomunicaciones, fijas o móviles, en tierra o en ruta, para las radiocomunicaciones marítimas o aeronáuticas, si no es observando estrictamente las reglas previstas al respecto. Es lo que explica que, en la CAMR 79, las radiocomunicaciones de los medios de transporte sanitarios, de las aeronaves, de los navíos hospitales, etc., se estudiaron como una necesidad particular de los medios de transporte, en un servicio existente para los servicios móviles : el servicio de socorro, de urgencia y de seguridad. El problema de las radiocomunicaciones de los medios de transporte sanitarios se resolvió en el marco de un servicio existente, para el cual ya hay designadas ciertas frecuencias y cuyo empleo está sometido a las reglas internacionales.

La actual repartición del espectro de las frecuencias electromagnéticas entre los servicios existentes agota prácticamente las posibilidades de este recurso natural; toda solicitud tendente a crear un nuevo servicio tropezaría con grandes dificultades; incluso las acuciantes solicitudes de ciertos servicios existentes, como el servicio móvil marítimo, no pueden ser todas ellas satisfechas, dada la ausencia de bandas de frecuencias libres de empleo.

Por lo tanto, era probable que la CAMR 79 no pudiera responder a la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja, más que reconociendo y reafirmando las necesidades en radiocomunicaciones de urgencia de las organizaciones

de la Cruz Roja y solicitando a las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones que les asignasen las necesarias bandas de frecuencias.

Conociendo las dificultades que habían de vencerse, el CICR hizo un llamamiento, el 12 de marzo de 1979, a todas las Sociedades nacionales para solicitar que rogasen a la respectiva Administración Nacional de Telecomunicaciones apoyar las propuestas presentadas a la CAMR 79 en favor de las radiocomunicaciones de la Cruz Roja. Conjuntamente, en carta circular del 25 de abril de 1979, la Liga de Sociedades de la Cruz Roja y el CICR remitieron a las Sociedades nacionales un cuestionario relativo a las radiocomunicaciones, con objeto de establecer una base para los debates en la CAMR 79; se adjuntaba una información sobre la estación de radiocomunicación del CICR - HBC - 88.

El examen del punto 2.9 del orden del día de la CAMR 79 se incluía en los encargos de las Comisiones 4, 5, 6 y 7; al abrirse la Conferencia, se habían presentado cuatro propuestas relativas a la Recomendación 34.

Procedían de los siguientes países :

Suecia	documento Núm. 15
India	documento Núm. 93
Grecia	documento Núm. 132
Suiza	documento Núm. 76

Sobre la base de dichas propuestas, el Grupo de Trabajo 5B de la Comisión 5 elaboró el texto de un proyecto de Resolución, documento Núm. 273, conjuntamente con la Comisión 7, a la que se había atribuido el examen de la Recomendación 34. La Comisión 5 - Comisión de atribución de las bandas de frecuencias - había de pronunciarse sobre la solicitud de frecuencias para las radiocomunicaciones de urgencia de la Cruz Roja, formulada en la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja.

El Grupo de Trabajo 5B proponía sustituir la Recomendación 34 por una Resolución en que se determinasen las bandas de frecuencias en las cuales las Administraciones estaban invitadas a asignar las frecuencias necesarias para las Organizaciones de la Cruz Roja. Ese proyecto de Resolución AF fue aprobado por la Comisión 5, en sesión plenaria el 25-X-1979, y presentado a la Asamblea Plenaria de la CAMR 79 por el Comité de Redacción, el 6 de noviembre de 1979, documento azul 7 - Núm. 511. Se aprobó la Resolución AF en sesión plenaria de la CAMR 79, el 8 de noviembre de 1979, documento Núm. 778. Pasó a ser la Resolución Núm. 10 en el nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones, que entrará en vigor el 1 de enero de 1982, con la numeración definitiva. [1] La Resolución 10 responde al deseo expresado en la Resolución IX de la XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja; las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones deben asignar las necesarias frecuencias; dicha Resolución no supone cambio alguno para las bandas de frecuencias asignadas por los servicios PTT suizos al CICR.

Conclusión

Las Resoluciones 17, 18 y 19 de la Conferencia Diplomática fueron estudiadas por las Organizaciones Internacionales a las que habían sido dirigidas y se obtuvieron resultados concretos; sus repercusiones en el Reglamento relativo a la identificación, anexo al Protocolo I, se analizarán en el comentario que publicará el CICR.

De conformidad con el artículo 98 del Protocolo I, el CICR consultará, en 1982, a los Estados Partes en los Convenios de Ginebra acerca de la eventual revisión del Reglamento relativo a la identificación, anexo al Protocolo I; propondrá que una reunión de expertos técnicos se pronuncie sobre la integración de la aplicación de las tres Resoluciones en el Reglamento.

Además de la aplicación de la Resolución 19, ciertos puntos del Reglamento de Radiocomunicaciones tratados en la CAMR 79 tienen también incidencias interesantes para la Cruz Roja Internacional. Se trata de la revisión de las Recomendaciones siguientes :

---

1) Véase Anexo Núm. 12

a) Recomendación Mar 2-17,

parte relativa a los transportes neutrales :
... utilización de las radiocomunicaciones para la seguridad de los navíos y de las aeronaves de los Estados no Partes en un conflicto armado.

b) Recomendación Mar 2-14

Condiciones que ha de reunir la frecuencia de respondedores a bordo de los navíos.

c) Recomendación Spa 2-13

Utilización de sistema de radiocomunicaciones espaciales en caso de catástrofe natural, de epidemia, de hambre y de otras situaciones críticas análogas.

Los resultados de estos trabajos son :

a) La Recomendación Mar 2-17, ya sustituida por las nuevas disposiciones del artículo 40 para los transportes sanitarios se sustituye también para los transportes neutrales por una Resolución Núm. 11 titulada :

"Utilización de las radiocomunicaciones para la seguridad de los navíos y de las aeronaves de los Estados no Partes en un conflicto armado". 1)

Esta Resolución se inscribirá en el orden del día de la CAMR de los servicios móviles, marítimos y aeronáuticos, que se reunirá en Ginebra el mes de marzo de 1982. Varios Estados harán una propuesta para transformar la Resolución Núm. 11 en una nueva sección de un pertinente artículo del Reglamento de Radiocomunicaciones. Se había previsto una sección especial también en el artículo 40, pero la CAMR 79 prefirió que esa cuestión se trate en la CAMR de los servicios móviles, donde la propuesta de incluir el uso de las radiocomunicaciones para la seguridad de los navíos y de las aeronaves neutrales en el artículo 40 se examinará en marzo de 1982.

Sería muy útil que todas las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones sean invitadas a apoyar dicha propuesta, en interés de los medios de transporte neutrales, que son

---

1) Véase Anexo Núm. 13

necesarios para las acciones de socorro de la Cruz Roja Internacional; por otra parte, los navíos neutrales se mencionan en el artículo 21 del II Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949 para los servicios que pueden prestar a los heridos, a los enfermos y a los náufragos.

En ese artículo, se estipula que dichos navíos neutrales gozarán de una protección especial, lo que se da precisamente en la Resolución Núm. 11.

b) La Recomendación Mar 2-14 se sustituyó por la Recomendación Núm. 605 en el nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones; en ella, se invita a las Administraciones Nacionales de Telecomunicaciones, así como a la OMCI, a estudiar las ventajas de un sistema de identificación de los navíos por radar. Para ello, el CICR debe definir las características del respondedor-radar.

Cuando tal sistema de identificación por radar entre en vigor, mejorará la seguridad de la navegación en las zonas de congestión del tráfico marítimo y prevendrá los riesgos de colisiones entre navíos. Permitirá, asimismo, la identificación por radar de las embarcaciones y de los navíos protegidos por los Convenios de Ginebra, así como la identificación de los navíos neutrales. Tal no es el caso actualmente, pues sólo los navíos de guerra pueden identificarse por radar, entre ellos, con respondedores que emiten un código "amigo". Todavía no hay código de radar "neutral" o "no beligerante" o "sanitario".

c) La Recomendación Spa 2-13 se sustituye por una nueva Recomendación Núm. 1, en que se invita al CCIR a continuar sus estudios sobre las especificaciones-tipo y las frecuencias que han de utilizarse para aparatos compatibles especialmente de las estaciones terrestres transportables para esta clase de radiocomunicaciones por satélites. 1)

Recordemos, a este respecto, que la UIT ha puesto a disposición del coordinador de los socorros de las Naciones Unidas en caso de catástrofes naturales (UNDRO) una estación experimental transportable de radiocomunicaciones espaciales, que funciona desde 1975; las primeras conexiones

---

1) Véase Anexo Núm. 14

con el satélite "Symphonie" se establecieron cuando se celebró la exposición TELECOM de la UIT (Ginebra 2-8 de octubre de 1975). A continuación, se transportó la estación móvil a Oriente Medio para las transmisiones de la UNDRO.

El establecimiento de radiocomunicaciones en los lugares de una catástrofe natural es de primordial importancia para el transporte de los socorros y para la intervención de los órganos especializados. Para facilitar esas radiocomunicaciones en los lugares mismos del acontecimiento lo más rápidamente posible, la CAMR 79 aprobó, tras haber confiado el estudio de varias propuestas al Subgrupo de Trabajo 5 BA9 de la Comisión 5, una Resolución Núm. 640 "relativa a la utilización internacional, en caso de catástrofe natural, de las radiocomunicaciones en las bandas de frecuencias asignadas al servicio de aficionados". 1)

Las disposiciones internacionales que entran en vigor tras la CAMR 79 y tras las decisiones tomadas en la OMCI y en la OACI en aplicación de las Resoluciones 17, 18 y 19, son una evolución en los medios adoptados para la protección de las víctimas de la guerra. Todos los servicios sanitarios, civiles y militares, y en especial los de la protección civil, son beneficiarios, bajo el control de la autoridad competente. El CICR está a disposición de los interesados para facilitar los datos relativos a los resultados obtenidos tras las Resoluciones 17, 18 y 19.

Esa modernización del señalamiento protector debería aumentar la rapidez y la eficacia de las evacuaciones sanitarias, en especial con las aeronaves-ambulancias, y mejorar la seguridad del personal del servicio de sanidad que ha de trabajar en las zonas de hostilidades.

Quedan por estudiar otros medios modernos de protección, o por introducir en los Convenios internacionales. He aquí un ejemplo : para la seguridad de las embarcaciones y de los navíos hospitales protegidos por el Convenio de Ginebra, hay un nuevo sistema submarino de identificación electroacústica, que permite también a un navío neutral hacerse identificar.

---

1) Véase Anexo Núm. 15

Dicho sistema funciona gracias a un emisor acústico alojado en el doble fondo de un navío. El indicativo del navío se transmite en morse, en una frecuencia de 5 Khz, mediante secuencias que irrigan todo el horizonte. Así, un submarino inmergido que detecta, gracias a sus hidrófonos, el ruido de un navío puede registrar simultáneamente la identidad de ese navío. Dos navíos están equipados a título experimental con ese sistema de identificación llamado "Dauphin", el m/s Regina, de 12.000 toneladas DW, y el m/t Rhône, de 4.000 toneladas DW. El sistema "Dauphin" no puede utilizarse para efectuar detección submarina; no es un "sonar". La emisión de su señal de identificación está sometida a las mismas condiciones de propagación que el ruido de un navío en el agua.

El CICR está a disposición de los interesados para proporcionar todos los datos a este respecto.

LISTA DE LOS ANEXOS

Núm. de referencia	Origen	Título
1	CDDH	Resolución Núm. 17
2	CDDH	Resolución Núm. 18
3	CDDH	Resolución Núm. 19
4	CDDH	Resolución CDDH/II/308 Add 2
5	UIT	Recomendación Núm. 2
6	UIT	Recomendación Núm. Mar2-17
7	UIT	CCIR-Informe RSP, cap. 11
8	UIT	Artículo 40 del Reglamento de Radiocomunicaciones
9	OMCI	Enmiendas al Código Internacional de Señales, capítulo XIV
10	XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja	Resolución IX
11	UIT	Recomendación Núm. 34
12	UIT	Resolución Núm. 10
13	UIT	Resolución Núm. 11
14	UIT	Recomendación Núm. 1
15	UIT	Resolución Núm. 640

RESOLUCIONES APROBADAS
EN EL CUARTO PERÍODO DE SESIONES
DE LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA

RESOLUCIÓN 17

Uso de ciertos medios electrónicos y visuales de identificación por las aeronaves sanitarias protegidas en virtud de los convenios de Ginebra de 1949 y del protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (protocolo I)

La Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y del Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados, Ginebra, 1974-1977,

Considerando :

a) que para evitar que las aeronaves sanitarias en vuelo sean atacadas por las fuerzas combatientes es de urgente necesidad su identificación electrónica y visual;

b) que el sistema de radar secundario de vigilancia (SRS) ofrece un medio óptimo de identificar a las aeronaves y de seguir en detalle su vuelo;

c) que la Organización de Aviación Civil Internacional es el órgano internacional más apropiado para designar modos y códigos de SRS en la serie de circunstancias previstas;

d) que la presente Conferencia ha convenido en utilizar una luz azul con destellos como medio de identificación visual que han de emplear sólo las aeronaves dedicadas exclusivamente al transporte sanitario [1];

---

[1] Véase el Anexo a la presente resolución

Reconociendo que debido al uso generalizado del SRS tal vez no sea posible designar de antemano un modo y código de SRS exclusivo y mundial para la identificación de aeronaves sanitarias;

1. *Pide* al Presidente de la Conferencia que transmita este documento a la Organización de Aviación Civil Internacional, acompañado de los documentos de la Conferencia que se adjuntan, y que invite a esa Organización :

   a) a establecer procedimientos apropiados para la designación en caso de conflicto armado internacional de un modo y código de SRS destinado exclusivamente al uso de las aeronaves sanitarias de que se trate; y

   b) a tomar nota de que la Conferencia está de acuerdo en reconocer la luz azul con destellos como medio de identificación de aeronaves sanitarias, y a prever el uso de ella en los documentos apropiados de la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. *Insta* a los Gobiernos invitados a la presente Conferencia a prestar su plena cooperación en esta tarea en los procedimientos consultivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

54.ª sesión plenaria
7 de junio de 1977

ANEXO

Artículos 6 y 8 del Reglamento que figura en el Anexo I al Protocolo I

Artículo 6 - Señal luminosa

1. Se establece como señal distintiva de las aeronaves sanitarias la señal luminosa consistente en una luz azul con destellos.

   Ninguna otra aeronave utilizará esta señal. El color azul que se recomienda se representa con la utilización de las siguientes coordenadas tricromáticas :

límite de los verdes	$y = 0{,}065 + 0{,}805x$
límite de los blancos	$y = 0{,}400 - x$
límite de los púrpura	$x = 0{,}133 + 0{,}600y$

   La frecuencia de destellos que se recomienda para la luz azul es de 60 a 100 destellos por minuto.

2. Las eronaves sanitarias debieran estar equipadas con las luces necesarias para que las señales resulten visibles en todas las direcciones posibles.

3. A falta de acuerdo especial entre las Partes en conflicto que reserve el uso de la luz azul con destellos para la identificación de los vehículos, buques y embarcaciones sanitarios, no estará prohibida su utilización por otros vehículos o embarcaciones.

Artículo 8 - Identificación por medios electrónicos

1. Para identificar y seguir el curso de las aeronaves sanitarias podrá utilizarse el sistema de radar secundario de vigilancia (SRS), tal como se especifica en el Anexo 10 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944, con sus modificaciones posteriores. El modo y código de SRS que hayan de reservarse para uso exclusivo de las aeronaves sanitarias serán establecidos por las Altas Partes contratantes, por las Partes en conflicto

o por una de las Partes en conflicto, de común acuerdo o separadamente, en consonancia con los procedimientos que sean recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Las Partes en conflicto, por acuerdo especial, podrán establecer, para uso entre ellas, un sistema electrónico similar para la identificación de vehículos sanitarios y de buques y embarcaciones sanitarios.

ADJUNTO 2

RESOLUCION 18

Uso de señales visuales de identificación de los medios de transporte sanitarios protegidos en virtud de los Convenios de Ginebra de 1949 y del protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I)

La Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados, Ginebra, 1974-1977,

Considerando :

a) que para evitar los ataques es necesario mejorar la identificación de los medios de transporte sanitarios;

b) que la presente Conferencia ha convenido en utilizar una luz azul con destellos como medio de identificación visual sólo para uso de las aeronaves dedicadas exclusivamente al transporte sanitario [1];

c) que las Partes en conflicto pueden, por medio de un acuerdo especial, reservar el uso de una luz azul con destellos para la identificación de los vehículos sanitarios y de los buques y embarcaciones sanitarios, pero que, si no existe tal acuerdo, no está prohibido el uso de esa señal por otros vehículos o buques;

d) que, además del signo distintivo y de la luz azul con bengalas, pueden utilizarse, llegado el caso, otros medios visuales de identificación, tales como banderas de señalamiento o combinaciones de destellos, para identificar a los medios de transporte sanitarios;

---

1 Véase el Anexo a la presente resolución

e) que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental es el órgano internacional más competente para designar y promulgar las señales visuales aplicables en el medio marítimo;

Habiendo tomado nota de que si bien los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 reconocen el uso del signo distintivo por los buques hospitales y las embarcaciones sanitarias, ese uso no esté previsto en los documentos pertinentes de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental;

1. *Pide* al Presidente de la Conferencia que transmita la presente resolución a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, acompañada de los documentos de la Conferencia que se adjuntan, y que invite a esa Organización;

   a) a considerar la inclusión en los documentos apropiados, tales como el Código Internacional de Señales, de la luz con destellos que se indica en el artículo 6 del Capítulo III del Reglamento que figura en el Anexo I al Protocolo I;

   b) a disponer que se reconozca el signo distintivo en los documentos apropiados (véase el artículo 3 del Capítulo II de dicho Reglamento);

   c) a considerar el establecimiento de señales aisladas mediante banderas y combinaciones de bengalas, como blanco-rojo-blanco, que podrían emplearse como medios adicionales o sustitutivos de identificación visual de los transportes sanitarios;

2. *Insta* a los Gobiernos invitados a la presente Conferencia a prestar su plena cooperación en esta tarea en los procedimientos consultivos de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

54.ª sesión plenaria
7 de junio de 1977

ANEXO

Artículos 3, 6, 10 y 11 del Reglamento que figura en el Anexo I al Protocolo I

Artículo 3 - Forma y naturaleza

1. El signo distintivo (rojo sobre fondo blanco) será tan grande como las circunstancias lo justifiquen. Las Altas Partes contratantes pueden inspirarse para la forma de la cruz, la media luna y el león y sol en los modelos que aparecen en la figura 2.

2. De noche o cuando la visibilidad sea escasa, el signo distintivo podrá estar alumbrado o iluminado; podrá estar hecho también con materiales que permitan su reconocimiento gracias a medios técnicos de detección.

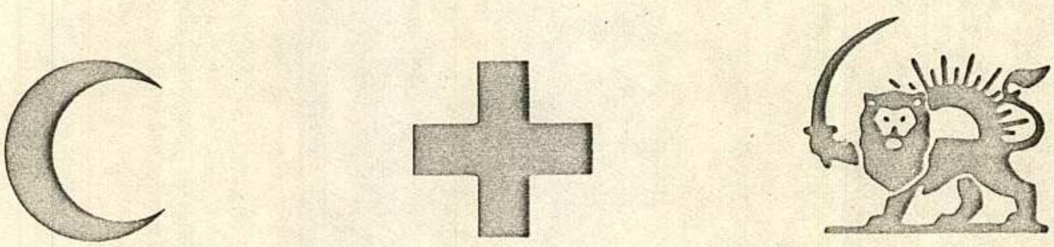


fig. 2 : Signos distintivos en color rojo sobre fondo blanco

Artículo 6 - Señal luminosa

1. Se establece como señal distintiva de las aeronaves sanitarias la señal luminosa consistente en una luz azul con destellos. Ninguna otra aeronave utilizará esta señal. El color azul que se recomienda se representa con la utilización de las siguientes coordenadas tricromáticas :

   límite de los verdes, $y = 0{,}065 + 0{,}805\,x$;
   límite de los blancos, $y = 0{,}400 - x$;
   límite de los púrpura, $x = 0{,}133 + 0{,}600\,y$.

La frecuencia de destellos que se recomienda para la luz azul es de 60 a 100 destellos por minuto.

2. Las aeronaves sanitarias debieran estar equipadas con las luces necesarias para que las señales resulten visibles en todas las direcciones posibles.

3. A falta de acuerdo especial entre las Partes en conflicto que reserve el uso de la luz azul con destellos para la identificación de los vehículos, buques y embarcaciones sanitarios, no estará prohibida su utilización por otros vehículos o embarcaciones.

Artículo 10 - Uso de códigos internacionales

Las unidades sanitarias y los medios de transporte sanitarios podrán usar también los códigos y señales establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Esos códigos y señales serán usados de conformidad con las normas, prácticas y procedimientos establecidos por dichas Organizaciones.

Artículo 11 - Otros medios de comunicación

Cuando no sea posible establecer una comunicación bilateral por radio podrán utilizarse las señales previstas en el Código Internacional de Señales adoptado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental o en el Anexo correspondiente del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944, con las modificaciones que se introduzcan posteriormente.

ADJUNTO 3

RESOLUCIÓN 19

Uso de las radiocomunicaciones para anunciar e identificar los transportes sanitarios protegidos en virtud de los Convenios de Ginebra de 1949 y del Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I)

La Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados, Ginebra, 1974-1977,

Considerando :

a) que es esencial el uso de comunicaciones distintivas y seguras para permitir la identificación de los medios de transporte sanitarios y anunciar sus movimientos;

b) que sólo se podrá prestar una atención suficiente y debida a las comunicaciones relativas al movimiento de un medio de transporte sanitario cuando éste sea identificado mediante una señal prioritaria internacionalmente reconocida como "Red Cross", "Humanity", "Mercy" u otro término que pueda reconocerse técnica y fonéticamente;

c) que la gran diversidad de circunstancias en que puede tener lugar un conflicto hace imposible seleccionar por anticipado unas frecuencias de radio apropiadas para las comunicaciones;

d) que las frecuencias de radio que deban utilizarse para comunicar información sobre la identificación y los movimientos de los medios de transporte sanitarios deberán darse a conocer a todas las partes que puedan utilizar tales medios de transporte;

Habiendo tomado nota :

a) de la Recomendación Nº 2 de la Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), 1973, relativa a la utilización de las radiocomunicaciones para darse a conocer e identificar los barcos y aeronaves sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949;

b) de la Recomendación Nº Mar 2-17 de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), Ginebra, 1974, relativa a la utilización de las radiocomunicaciones para los enlaces, la señalización, la identificación y la radiolocalización de los medios de transporte protegidos por los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, relativos a la protección de las víctimas de la guerra, y por todo instrumento adicional a dichos Convenios, así como para garantizar la seguridad de los barcos y de las aeronaves de los Estados que no sean Partes en un conflicto armado;

c) del memorándum de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias (IFRB), órgano permanente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), relativo a la necesidad de coordinación nacional en materia de radiocomunicaciones;

Reconociendo :

a) - que la designación y la utilización de frecuencias, incluida la utilización de frecuencias de socorro,

- las condiciones de funcionamiento del servicio móvil,

- las señales de socorro, alarma, urgencia y seguridad, y

- el orden de prelación de las comunicaciones en el servicio móvil

están regulados por el Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones;

b) que ese Reglamento puede ser revisado únicamente por una competente Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT;

c) que la próxima Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones competente está prevista para 1979 y que las propuestas escritas para la revisión del Reglamento de Radiocomunicaciones deberán ser presentadas por los Gobiernos aproximadamente un año antes de la fecha de apertura de la Conferencia;

1. *Toma nota con satisfacción* de que en el Programa de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, que tendrá lugar en Ginebra en 1979, se ha incluido un tema específico, con el siguiente contenido :

"2.6 Estudiar los aspectos técnicos de la utilización de las radiocomunicaciones para los enlaces, la señalización, la identificación y la radilocalización de los medios de transporte sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949 y por todo instrumento adicional a dichos Convenios";

2. *Ruega* al Presidente de la Conferencia que transmita este documento a todos los Gobiernos y organizaciones invitados a la presente Conferencia, acompañado de los documentos

adjuntos que manifiestan la necesidad de frecuencias de radio, así como de reconocimiento internacional de una señal prioritaria adecuada, necesidad que debe ser considerada en los trabajos de una Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones competente [1];

3. *Insta* a los Gobiernos invitados a la presente Conferencia a realizar, con carácter de urgencia, los preparativos adecuados por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones que ha de celebrarse en 1979, de manera que pueda atenderse debidamente en el Reglamento de Radiocomunicaciones a las necesidades esenciales en materia de comunicaciones para los medios de transporte sanitarios protegidos en los conflictos armados.

54.ª sesión plenaria
7 de junio de 1977

---

[1] Véase el Anexo a la presente resolución

ANEXO

Artículos 7, 8 y 9 del Reglamento que figura en el Anexo I al Protocolo I

Artículo 7 - Señal de radio

1. La señal de radio consistirá en un mensaje radiotelefónico o radiotelegráfico precedido de una señal distintiva de prioridad designada y aprobada por una Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones. Esa señal será transmitida tres veces antes del distintivo de llamada del transporte sanitario de que se trate. Dicho mensaje se transmitirá en inglés, a intervalos apropiados y en una frecuencia o unas frecuencias determinadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo. El empleo de la señal de prioridad estará exclusivamente reservado para las unidades y los medios de transporte sanitarios.

2. El mensaje de radio precedido de la señal distintiva de prioridad que se menciona en el párrafo 1 incluirá los elementos siguientes :

   a) distintivo de llamada del medio de transporte sanitario;

   b) posición del medio de transporte sanitario;

   c) número y tipo de los medios de transporte sanitarios;

   d) itinerario previsto;

   e) duración del viaje y horas de salida y de llegada previstas, según los casos;

   f) otros datos, tales como altitud de vuelo, radiofrecuencia de escucha, lenguajes convencionales, y modos y códigos del sistema de radar secundario de vigilancia.

3. A fin de facilitar las comunicaciones que se mencionan en los párrafos 1 y 2, así como las comunicaciones a que se refieren los artículos 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 del Protocolo, las Altas Partes contratantes, las Partes en conflicto o una de éstas de común acuerdo o separadamente,

pueden designar y publicar las frecuencias nacionales que, de conformidad con el Cuadro de distribución de bandas de frecuencia que figura en el Reglamento de Radiocomunicaciones, anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, decidan usar para tales comunicaciones. Esas frecuencias se notificarán a la Unión Internacional de Telecomunicaciones de conformidad con el procedimiento que apruebe una Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones.

Artículo 8 - Identificación por medios electrónicos

1. Para identificar y seguir el curso de las aeronaves sanitarias podrá utilizarse el sistema de radar secundario de vigilancia (SSR), tal como se especifica en el Anexo 10 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944, con sus modificaciones posteriores. El modo y código de SSR que hayan de reservarse para uso exclusivo de las aeronaves sanitarias serán establecidos por las Altas Partes contratantes, por las Partes en conflicto o por una de las Partes en conflicto, de común acuerdo o separadamente, en consonancia con los procedimientos que sean recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Las Partes en conflicto, por acuerdo especial, podrán establecer, para uso entre ellas, un sistema electrónico similar para la identificación de vehículos sanitarios y de buques y embarcaciones sanitarios.

Artículo 9 - Radiocomunicaciones

La señal de prioridad prevista en el artículo 7 del presente Reglamento podrá preceder a las correspondientes comunicaciones por radio de las unidades sanitarias y de los medios de transporte sanitarios para la aplicación de los procedimientos que se pongan en práctica de conformidad con los artículos 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 del Protocolo.

PROYECTO DE PROTOCOLO ADICIONAL I A LOS CONVENIOS DE GINEBRA DE 1949 RELATIVO A LA PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS CONFLICTOS ARMADOS INTERNACIONALES

ANEXO : Reglamento relativo a la identificación y al señalamiento del personal sanitario, de las unidades y de los medios de transporte sanitarios, así como del personal, del material y de los medios de transporte de los servicios de protección civil

Examen del informe de la Subcomisión Técnica de Señalamiento

260. En la 50.ª sesión de la Comisión, celebrada el 9 de abril de 1975, el Presidente y el Relator de la Subcomisión Técnica de Señalamiento, Sr. H.A. Kieffer (Suiza) y Sr. F. Agudo López (España) respectivamente, presentaron el informe de dicha Subcomisión (CDDH/II/49/Rev. 1). Por 32 votos contra ninguno y 8 abstenciones, la Comisión aprobó el informe de la Subcomisión Técnica, así como los principios contenidos en el anexo al mismo, y pidió a la Subcomisión Técnica que se reuniese de nuevo para examinar los detalles y tener en cuenta las observaciones hechas durante el actual período de sesiones a fin de presentar un nuevo informe en el tercer período de sesiones de la Conferencia.

261. La Comisión acordó, por consenso, que la Subcomisión Técnica se reuniera durante las semanas segunda y tercera del tercer período de sesiones de la Conferencia. La Comisión acordó igualmente por consenso, rogar a los Gobiernos particularmente interesados en las cuestiones de radiocomunicaciones que incluyeran en sus delegaciones expertos de sus administraciones nacionales de telecomunicaciones. Una delegación pidió que las enmiendas presentadas por escrito por las delegaciones que no pudieran participar en los trabajos de la Subcomisión Técnica, fueran examinadas en la misma forma que las demás enmiendas. No hubo objeciones.

262. Por último, la Comisión aprobó, a título provisional, la idea contenida en un proyecto de resolución presentado por la delegación de Suiza, en el sentido de que hubiera coordinación a nivel nacional con las autoridades responsables de telecomunicaciones.

263. En su 53.ª sesión, celebrada el 14 de abril de 1975, la Comisión aprobó por consenso el proyecto de resolución presentado por Arabia Saudita, Argelia, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Indonesia, Irak, Nigeria, República de Viet-Nam y Suiza, cuyo texto es el siguiente :

Necesidad de una coordinación, en el plano nacional, de las cuestiones relativas a las radiocomunicaciones que plantea el anexo técnico al proyecto de Protocolo adicional I

La Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados, Ginebra, 1975,

Habiendo tomado nota

a) del documento CDDH/211 titulado "Radiocomunicaciones sanitarias" presentado por el Comité Internacional de la Cruz Roja ;

b) del documento CDDH/213 sobre la necesidad de coordinar, en el plano nacional, las cuestiones relativas a las radiocomunicaciones, presentado por la Junta Internacional de Registro de Frecuencias, órgano permanente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones;

c) de la Recomendación Nº Mar2 - 17 adoptada por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas de la UIT, Ginebra, 1974,

Reconociendo

que para que la Recomendación Nº Mar2 - 17 pueda tener efectividad y para atender las necesidades de radiocomunicaciones previstas por la Conferencia Diplomática, es indispensable definir esas necesidades con mayor precisión,

Pide

a todos los Gobiernos invitados a la presente Conferencia que consideren la iniciación de consultas, lo antes posible, entre su administración nacional de telecomunicaciones y las demás autoridades gubernamentales interesadas del país con miras a satisfacer, de conformidad con las convenciones internacionales vigentes, las necesidades de radiocomunicaciones expresadas en el anexo al proyecto de Protocolo Adicional I a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949,

Pide

al Secretario General de la Conferencia que tenga a bien poner la presente resolución en conocimiento de los Gobiernos invitados a la presente Conferencia.

264. En su 55.ª sesión, celebrada el 16 de abril de 1975, la Comisión volvió a examinar la resolución que figura en el párrafo 263 infra y aprobó el siguiente revisado :

Necesidad de una coordinación, en el plano nacional, de las cuestiones relativas a las radiocomunicaciones que plantea el Anexo técnico al proyecto de Protocolo I.

La Comisión II de la Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados, Ginebra, 1975,

Habiendo tomado nota :

a) del documento CDDH/211 titulado "Radiocomunicaciones sanitarias", presentado por el Comité Internacional de la Cruz Roja;

b) del documento CDDH/213 sobre la necesidad de coordinar, en el plano nacional, las cuestiones relativas a las radiocomunicaciones, presentado por la Junta Internacional de Registro de Frecuencias, órgano permanente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, [1];

---

[1] Véase el Anexo a la presente resolución

c) de la Recomendación Nº Mar2 - 17 adoptada por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas de la UIT, Ginebra, 1974.

Reconociendo

que a fin de que la Recomendación Nº Mar2 - 17 pueda tener efectividad y para atender las necesidades de radiocomunicaciones previstas por la Conferencia Diplomática, es indispensable definir esas necesidades con mayor precisión.

Pide

al Presidente de la Conferencia que tenga a bien poner en conocimiento de los Gobiernos invitados a la presente Conferencia que la Comisión II desea :

a) que consideren la iniciación de consultas, lo antes posible, entre sus administraciones nacionales de telecomunicaciones y las demás autoridades gubernamentales interesadas del país con miras a satisfacer, de conformidad con las convenciones internacionales vigentes, las necesidades de radiocomunicaciones expresadas en el anexo al proyecto de Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, y

b) que los gobiernos especialmente interesados en cuestiones de radiocomunicación designen para formar parte de sus delegaciones a expertos de sus administraciones nacionales de telecomunicaciones a fin de que puedan participar en los trabajos de la Subcomisión Técnica de Señalamiento durante la segunda y la tercera semanas del tercer período de sesiones de la Conferencia.

ANEXO

Documentación pertinente

1. Anexo al proyecto de Protocolo adicional I, tal como figura en el Apéndice I del informe de la Subcomisión Técnica de Señalamiento (CDDH/II/49/Rev. 1, anexo II) de 2 de septiembre de 1974 :

   Capítulo III - Señales distintivas

   Capítulo IV - Comunicaciones

   Capítulo VI - Actualización periódica

2. Nota titulada "Radiocomunicaciones sanitarias", presentada por el Comité Internacional de la Cruz Roja (documento CDDH/211, de 7 de marzo de 1975).

3. Memorándum de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias, órgano permanente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, relativo a la necesidad de coordinación nacional en materia de radiocomunicaciones (documento CDDH/213, de 3 de abril de 1975).

4. Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, en particular los artículos 5, 6, 32 a 37 inclusive, 37 A y 44, que contienen disposiciones concretas sobre :

   - la designación y la utilización de las frecuencias,
   - las condiciones de funcionamiento de los servicios móviles,
   - las señales de socorro, alarma, urgencia y seguridad, y
   - el orden de prioridad de las comunicaciones en los servicios móviles, que son aplicables en las circunstancias previstas en el anexo al proyecto de Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra de 1949.

5. Convenio Internacional de Telecomunicaciones y sus anexos, que constituyen un tratado internacional que obliga a 144 países soberanos miembros de la Unión.

6. Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio, que regula la utilización del espectro radioeléctrico por todos los servicios de telecomunicaciones.

APROBACIÓN DEL INFORME DE LA COMISIÓN II

265. En su 55.ª sesión, celebrada el 16 de abril de 1975, la Comisión aprobó por consenso el presente informe, con las modificaciones introducidas.

CONVENIO INTERNACIONAL
DE TELECOMUNICACIONES

UIT

RECOMENDACIÓN Nº 2

Utilización de las radiocomunicaciones para la señalización e identificación de los barcos y aeronaves sanitarios protegidos por las Convenciones de Ginebra de 1949

La Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (Málaga-Torremolinos, 1973),

Considerando

a) Que es esencial poder identificar y localizar los barcos y aeronaves sanitarios en período de conflicto armado para que las fuerzas armadas de los beligerantes puedan respetarlos;

b) Que el empleo de las radiocomunicaciones es necesario junto con otros métodos establecidos y reconocidos, para señalar la identificación y posición de los barcos sanitarios en la mar y las aeronaves sanitarias en vuelo en período de conflicto armado,

Recomienda

que las conferencias administrativas mundiales de radiocomunicaciones marítimas o aeronáuticas estudien los aspectos técnicos del empleo de ciertas frecuencias internacionales para las radiocomunicaciones, la señalización e identificación de los barcos y aeronaves sanitarios protegidos por las Convenciones de Ginebra de 1949.

Reglamento de Radiocomunicaciones

RECOMENDACIÓN Nº Mar2 - 17

relativa a la utilización de las radiocomunicaciones para los enlaces, la señalización, la identificación y la radiolocalización de los medios de transporte protegidos por los Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949 relativos a la protección de las víctimas de la guerra y por todo instrumento adicional a dichos Convenios, así como para la seguridad de los barcos y de las aeronaves de los Estados que no sean parte en un conflicto armado

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas, Ginebra, 1974,

Considerando

a) que es conveniente, sobre todo para la salvaguardia de la vida humana, poder identificar y localizar los medios de transporte protegidos por los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 y por todo instrumento adicional a dichos Convenios;

b) que varias conferencias internacionales adoptaron resoluciones relativas a esta cuestión, en particular la Conferencia diplomática de Ginebra de 1949 para la elaboración de los convenios internacionales destinados a proteger a las víctimas de la guerra (Resolución 6) y la Conferencia internacional de la Cruz Roja de 1930 (Resolución XVII), de 1934 (Resolución XXXII), de 1965 (Resolución XXX), de 1969 (Resolución XXVII) y de 1973 (Resolución XIII);

c) que es conveniente poder identificar y localizar los barcos y las aeronaves neutrales en período de conflicto armado;

d) que incumbe a la U.I.T. determinar la reglamentación básica de las radiocomunicaciones;

e) que la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, adoptó la Recomendación Nº 34 relativa a la utilización por las Organizaciones de la Cruz Roja de circuitos radiotelegráficos y radiotelefónicos;

f) que la Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, Málaga-Torremolinos, 1973, adoptó la Recomendación Nº 2 relativa a la utilización de las radiocomunicaciones para la señalización e identificación de los barcos y aeronaves sanitarios protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949, remitiendo el estudio de los aspectos técnicos a las conferencias administrativas competentes;

g) que, con el fin de asegurar la estrecha coordinación necesaria, es conveniente confiar a una conferencia administrativa mundial, que trate de cuestiones generales de radiocomunicaciones, el estudio de los problemas que interesan simultáneamente a varios servicios;

recomienda

que la próxima conferencia administrativa mundial que trate de cuestiones generales de radiocomunicaciones, prevista para 1979, estudie los aspectos técnicos y administrativos de la utilización de las radiocomunicaciones para los enlaces, la señalización, la identificación y la radiolocalización, de los medios de transporte protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949 y por todo otro instrumento adicional a dichos Convenios, así como para la seguridad de los barcos y aeronaves de los Estados que no sean parte en un conflicto armado.

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

CCIR

COMITÉ CONSULTIVO
INTERNACIONAL
DE RADIOCOMUNICACIONES

BASES TÉCNICAS PARA LA
CONFERENCIA ADMINISTRATIVA MUNDIAL
DE RADIOCOMUNICACIONES DE 1979

INFORME DE LA REUNIÓN MIXTA DE LAS COMISIONES DE ESTUDIO DEL CCIR

REUNIÓN PREPARATORIA ESPECIAL
PARA LA CAMR-79

Ginebra, 1978

CAPÍTULO 11

ASPECTOS TÉCNICOS DEL USO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES PARA LOS ENLACES, LA SEÑALIZACIÓN, LA IDENTIFICACIÓN Y LA RADIOLOCALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES SANITARIOS PROTEGIDOS POR LOS CONVENIOS DE GINEBRA DE 1949

11.1 Introducción

Los Convenios de Ginebra de 1949 para la mejora de la condición de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en el campo de batalla prevén la protección de los transportes sanitarios. Tales transportes sanitarios incluyen, entre otros, los barcos y aeronaves que transportan heridos y enfermos, o equipo sanitario utilizado para ayuda de heridos y enfermos.

El Doc. Nº 116 (Ginebra, 1959) de la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT hacía referencia al asunto de las comunicaciones de barcos y aeronaves protegidos por los Convenios de Ginebra de 1949. La Conferencia de Plenipotenciarios recomendó el estudio de esta cuestión a un Grupo de Trabajo de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones de 1959.

En febrero de 1973, se celebró una conferencia en la sede del Comité Internacional de la Cruz Roja sobre señalización e identificación para transportes sanitarios por tierra que recomendó determinadas mejoras de radiocomunicaciones en el campo de los transportes sanitarios. Dichas Recomendaciones se tratan en la Recomendación 2 de la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT (Málaga-Torremolinos, 1973) y posteriormente en la Recomendación Mar2-17 de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas de la UIT, Ginebra 1974.

Finalmente, la Conferencia Diplomática sobre la reafirmación y el desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable en los conflictos armados (Ginebra 1974-1977), detallaba ciertos requisitos para la protección de los transportes sanitarios. Concretamente, el Protocolo I, anexo I, artículo 7, dictaba normas relativas a la identificación mediante señales de radio. En consecuencia, la

Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979 considerará (punto 2.6 de su orden del día) modificaciones al Reglamento de Radiocomunicaciones que permitan la aplicación de las Recomendaciones de la Conferencia Diplomática. Entre los puntos a considerar se hallan :

a) Designación de una señal de prioridad

b) Disposiciones sobre el uso de la señal de prioridad y el contenido y transmisión del mensaje

c) Utilización de frecuencias.

Otras organizaciones internacionales, especialmente la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) estudian procedimientos conexos de explotación de radiocomunicaciones que complementen la labor de la UIT en su CAMR-79.

11.2 Aspectos técnicos

La RPE estima que pudieran ser poco numerosos los aspectos técnicos que intervienen en el problema de la identificación de los transportes sanitarios. La cuestión de la identificación electrónica para transporte aéreo utilizando el radar secundario de vigilancia (SSR) está siendo estudiada por la OACI, y existen otros aspectos administrativos que no requieren la atención de la RPE. La identificación de transportes sanitarios en el mar deben tenerse también presente a la hora de normalizar los respondedores de radar marítimos. Sin embargo, queda pendiente la cuestión general de la identificación del transporte sanitario por radio. A este respecto, se facilitan las directrices que se indican a continuación.

11.3 Selección de frecuencias

Se ha desarrollado y se utiliza actualmente un sistema de comunicaciones universal para barcos y aeronaves en peligro o que requieren asistencia inmediata. Este sistema incluye una serie de frecuencias radioeléctricas (por ejemplo, 500 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz, etc.) a lo largo del espectro radioeléctrico. Los barcos, aeronaves y estaciones terrestres de todo el mundo, destinadas a uso

civil o militar, se hallan equipadas para transmitir y recibir en las frecuencias de socorro apropiadas. Las comunicaciones de identificación procedentes de transportes sanitarios son de naturaleza similar a las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad actualmente reconocidas, y por tanto parece lo más apropiado utilizar frecuencias de socorro para fines de identificación.

También se reconoce que recurriendo a técnicas eficaces de utilización del espectro es posible compensar el uso de un nuevo conjunto de frecuencias reservadas para uso exclusivo de transportes sanitarios, debido al hecho de que la mayor parte del tiempo, en la mayor parte de las zonas del mundo, ninguna administración utilizaría tales frecuencias. Sin embargo, tras considerar los factores técnicos, de explotación y económicos pertinentes, la RPE estima que la CAMR-79 quizá desee considerar las modificaciones apropiadas al Reglamento de Radiocomunicaciones, concretamente al artículo N37/36, que permitan a los transportes sanitarios utilizar las frecuencias de socorro y de llamada para las comunicaciones iniciales de identificación de los mismos.

Puede también necesitarse adoptar medidas adicionales que permitan a las administraciones establecer frecuencias radioeléctricas adicionales de sus asignaciones nacionales que les permitan, cuando sea necesario, comunicaciones más amplias destinadas y procedentes a esos transportes sanitarios. La CAMR-79 puede por tanto desear considerar la modificación de las correspondientes secciones del Reglamento para satisfacer esta exigencia.

11.4 Señal de prioridad

Otra consideración es la provisión de una señal de radiocomunicaciones prioritarias para transportes sanitarios, que cubra la necesidad esencial de disponer de un medio único y fácil de identificarse a sí mismos y de invocar la protección prevista por los Convenios de Ginebra de 1949. Podría establecerse una nueva señal de prioridad específica de transportes sanitarios similar a las existentes en la actualidad como son "SOS/MAYDAY". Por otra

parte a la actual señal de urgencia podría añadirse una palabra o serie de letras (en el caso de radiotelegrafía) que dejase claro que se trata de transportes sanitarios; la RPE expresa su preferencia por el uso de la señal de urgencia entre las sugeridas por la Conferencia Diplomática.

La RPE señaló que el empleo actual de la señal de urgencia (N6877/1481) podría incluir la identificación de los transportes sanitarios, y que esto entrañaría una modificación mínima en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

11.5 Transmisión del mensaje de los medios de transporte sanitario

Es necesario considerar el contenido apropiado del mensaje del transporte sanitario y los diversos procedimientos que se utilicen. Concretamente, la RPE ha examinado los trabajos anteriormente realizados en este campo y ha llegado a la conclusión de que la CAMR-79 quizá desee considerar modificaciones a los artículos pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones, a este respecto. Además, la CAMR-79 quizá desee considerar la inclusión, en el Reglamento de Radiocomunicaciones, del siguiente contenido del mensaje del transporte sanitario, que es exactamente el recibido de la Conferencia Diplomática.

"a) distintivo de llamada del medio de transporte sanitario;

b) posición del medio de transporte sanitario;

c) número y tipo de los medios de transporte sanitario;

d) itinerario previsto;

e) duración del viaje u horas de salida y de llegada previstas, según los casos;

f) otros datos, tales como altitud de vuelo, radiofrecuencia de escucha, lenguajes convencionales, y modos y códigos del sistema de radar secundario de vigilancia".

11.6 Conclusión

Las consideraciones anteriormente expuestas deberían ayudar a la CAMR-79, en las deliberaciones referentes al punto 2.6 del orden del día.

Informaciones suplementarias se encuentran en las Recomendaciones 428-2, 543 y 545, así como en los Informes 280-3 y 744. *

* Véase el apéndice C

Reglamento de Radiocomunicaciones

CAP. IX - RR40 I ARTÍCULO 40
N37

MOD Transmisiones de urgencia y seguridad, y transportes sanitarios

NOC Sección I. Señal y mensajes de urgencia

NOC 6873 1477 3196 § 1. (1) En radiotelegrafía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo XXX, repetido tres veces, con intervalos adecuados entre las letras de cada grupo y entre los grupos sucesivos. Se transmitirá antes de la llamada.

NOC 6874 1478 3197 (2) En radiotelefonía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo de palabras PAN PAN, repetido tres veces, y pronunciada, cada palabra del grupo, como la palabra francesa "panne" (en español "pan"). La señal de urgencia se transmitirá antes de la llamada.

NOC 6875 1479 3198 § 2. (1) La señal de urgencia sólo podrá transmitirse por orden del capitán o de la persona responsable del barco, aeronave o de cualquier vehículo portador de la estación móvil o de la estación móvil terrena del servicio móvil marítimo por satélite.

NOC 6876 1480 3199 (2) Las estaciones terrestres o las estaciones terrenas del servicio móvil marítimo por satélite situadas en puntos fijos determinados no podrán transmitir la señal de urgencia sin el consentimiento de la autoridad responsable.

NOC	6877 1481	3200	§ 3. (1) La señal de urgencia indica que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un barco, de una aeronave, de cualquier otro vehículo o de una persona.
NOC	6878 1482	3201	(2) La señal de urgencia y el mensaje que la siga se transmitirán en una o más de las frecuencias internacionales de socorro (500 kHz, 2182 kHz, 156,8 MHz), o en cualquier otra frecuencia que pueda utilizarse en caso de peligro.
NOC	6879 1482A	3202	(3) Sin embargo, en el servicio móvil marítimo, el mensaje se transmitirá en una frecuencia de trabajo cuando : a) se trate de un mensaje largo o de un consejo médico; o b) en las zonas de tráfico intenso, se trate de la repetición de un mensaje transmitido de acuerdo con las disposiciones del número 3201. A estos efectos, al final de la llamada se dará una indicación apropiada.
NOC	6880 1483	3203	(4) La señal de urgencia tendrá prioridad sobre todas las demás comunicaciones, con excepción de las de socorro. Todas las estaciones que la oigan cuidarán de no producir interferencia en la transmisión del mensaje que siga a la señal de urgencia.
NOC	6881 1483A	3204	(5) En el servicio móvil marítimo, los mensajes de urgencia podrán dirigirse a todas las estaciones, o a una estación determinada.
NOC	6882 1484	3205	§ 4. Por regla general, los mensajes precedidos de la señal de urgencia se redactarán en lenguaje claro.
NOC	6883 1485	3206	§ 5. (1) Las estaciones móviles que oigan la señal de urgencia deberán permanecer a la escucha, por lo menos, durante tres minutos. Transcurrido este período sin haber oído ningún mensaje de urgencia, deberá, de ser ello posible notificarse a una estación terrestre la recepción de la señal de urgencia, hecho lo cual podrá reanudarse el trabajo normal.

(MOD)	6884 1486	3207	(2) Sin embargo, las estaciones terrestres y móviles que estén comunicando en frecuencias distintas de las utilizadas para la transmisión de la señal de urgencia y de la llamada que la sigue, podrán continuar su trabajo normal sin interrupción, a no ser que se trate de un mensaje "a todas las estaciones" (CQ).
(MOD)	6885 1487	3208	§ 6 Cuando la señal de urgencia haya precedido a la transmisión de un mensaje "a todas las estaciones" (CQ), pidiendo, a las estaciones que lo recibieran, la adopción de medidas, la estación responsable de la transmisión deberá anularla tan pronto como sepa que las medidas no son ya necesarias. Este mensaje de anulación deberá dirigirse también "a todas las estaciones" (CQ).
ADD			Sección II. Transportes sanitarios
ADD	6885A	3209	§ 7. El término "transportes sanitarios", según aparece definido en los Convenios de Ginebra de 1949 y en los Protocolos adicionales, se refiere a cualquier medio de transporte por tierra, agua o aire, militar o civil, permanente o temporal, destinado exclusivamente al transporte sanitario y controlado por una autoridad competente de una Parte en un conflicto.
ADD	6885B	3210	§ 8. Con el propósito de anunciar e identificar los transportes sanitarios protegidos por los Convenios antes citados, la transmisión completa de las señales de urgencia descritas en los números 3196 y 3197 va seguida de la adición del grupo único "YYY" en radiotelegrafía y de la adición de la palabra única "ME-DI-CAL", pronunciada como la palabra francesa "médical", en radiotelefonía.
ADD	6885C	3211	§ 9. Los transportes sanitarios pueden utilizar las frecuencias especificadas en el número 3201 para la autoidentificación y el establecimiento de comunicaciones. Tan pronto como sea realizable, las comunicaciones serán transferidas a una frecuencia de trabajo adecuada.

ADD 6885D 3212 § 10. El uso de las señales descritas en 3210 indica que el mensaje que sigue se refiere a un transporte sanitario protegido. El mensaje proporcionará los siguientes datos :

3213 a) la señal de llamada u otro medio reconocido de identificación del transporte sanitario;

3214 b) la posición del transporte sanitario;

3215 c) el número y tipo de los transportes sanitarios;

3216 d) la ruta prevista;

3217 e) la duración estimada del recorrido y la hora prevista de salida y de llegada según el caso;

3218 f) cualquier otra información, como altura del vuelo, frecuencias radioeléctricas de escucha, lenguajes utilizados, así como modos y códigos del radar secundario de vigilancia.

ADD 6885E 3219 § 11. Las disposiciones de la sección I del presente artículo se aplicarán, cuando corresponda, a la utilización de la señal de urgencia por los transportes sanitarios.

ADD 6885F 3220 § 12. La utilización de radiocomunicaciones para anunciar e identificar los transportes sanitarios es optativa; sin embargo, si se emplean, se aplicarán las disposiciones del presente Reglamento y especialmente de la presente sección y de los artículos 37 y 38.

OMCI ADJUNTO 9

101-104 Piccadilly - LONDRES, WIVOAE

9 de mayo de 1978

Ref. T 2/6.06

O M C I

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

1. En su trigésima octava reunión, el Comité de la Seguridad Marítima aprobó una lista de enmiendas al Código Internacional de Señales, en particular las enmiendas tras la entrada en vigor del Reglamento de 1972 para evitar los abordajes en mar, así como de nuevas señales visuales para la identificación de los medios de transporte sanitario cuya utilización se recomienda en la resolución 18 (iv) de la Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo del Derecho Internacional Humanitario aplicable en los Conflictos Armados.(anexo XII del documento MSC XXXVIII/22.

2. De conformidad con las disposiciones de la resolución A.187 (VI) de la Asamblea, el Comité decidió que las enmiendas entrarían en vigor el 1 de enero de 1980.

3. Las enmiendas anteriores, así como una lista de las rectificaciones, se comunicaron en las circulares COM/Cir. 40 (29 de marzo de 1968), COM/Cir 43 (22 de mayo de 1968), COM/Cir. 48 (28 de octubre de 1970), COM/Cir. 57 (27 de marzo de 1972), COM/Cir 64 (3 de mayo de 1973) y COM/Cir. 66 (4 de diciembre de 1973).

ANEXO XII

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

1. Sustitúyase la Sección relativa a "Señales de peligro" por el siguiente texto :

"SEÑALES DE PELIGRO"

(Prescritas por el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972)

...

1. Las siguientes señales, utilizadas juntas o separadamente, indican peligro y petición de auxilio :

   a) un disparo u otra señal detonante, repetida a intervalos aproximadamente de un minuto;

   b) un sonido continuo con cualquier aparato de señales de niebla;

   c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;

   d) la señal consistente en el grupo ...---... del código Morse hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de señales;

   e) la señal consistente en la palabra "Mayday" emitida por radiotelefonía;

   f) la señal de peligro NC del Código internacional de señales;

   g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o por debajo de ella una bola u objeto análogo;

   h) llamaradas en el buque (como las que producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);

   i) un cohete con paracaidas provisto de iluminante, o luz de mano, que despida luz roja;

   j) señal fumígena que despida humo color naranja;

k) mover lenta y repetidamente, hacia arriba y hacia abajo, los brazos extendidos lateralmente;

l) la señal de alarma radiotelegráfica; *

m) la señal de alarma radiotelefónica; **

n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros. ***

2. Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier otra señal que pueda confundirse con las anteriores.

3. Se recuerdan las secciones correspondientes del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes y las siguientes señales :

a) un trozo de lona color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);

b) una marca colorante del agua.

2. En el capítulo sobre "Señales de una sola letra" :

a) anteponer un asterisco a las señales "C", "G" y "Z";

b) modificar el texto de la señal "*S" para que diga "estoy dando atrás con mis medios de propulsión";

c) en la nota a pie de página sustitúyanse las Reglas 15 y 28 por los números 34 y 35 respectivamente, añadiendo "pero los buques pesqueros que faenen cerca de otros pesqueros podrán continuar utilizando las señales acústicas "G" y "Z".

---

* Una serie de doce rayas de cuatro segundos con intervalos de un segundo

** Dos tonos transmitidos alternativamente a una frecuencia de 2200 Hz y 1300Hz, con una duración de 30 segundos a un minuto.

*** Bien la señal descrita en **supra o una serie de tonos sencillos a una frecuencia de 1300 Hz.

3. En el Capítulo relativo a "Señales de una sola letra entre buques rompehielos y auxiliados" enmiéndese el significado de la señal "S" para que diga "estoy dando atrás con mis medios de propulsión".

4. En la Parte III (Ayudas a la navegación - Navegación - Hidrografía), Sección "Canal - estrecho - paso", añádase :

   "MC2 - La vía (-) del dispositivo de separación del tráfico no es navegable. (Habrá que indicar la dirección de la corriente del tráfico").

5. En la Parte III (Ayudas a la navegación - Navegación - Hidrografía), Sección "Peligros para la navegación - avisos", añádase lo siguiente :

   "MZ1 - Considero que está usted realizando una maniobra peligrosa y voy a denunciarle".

   "NA3 - Está prohibida la navegación dentro de un radio de 500 metros de esta plataforma"

   "NA4 - Está prohibida la navegación dentro de un radio de 500 metros de plataforma que demora (-) respecto de mí"

   "NA5 - Ha sido detectado navegando dentro de la zona de seguridad de 500 metros (alrededor de la plataforma que demora (-) respecto de mí) y será denunciado"

   "NA6 - Hay anclas con boyas que se extienden a una distancia de hasta una milla de este buque/plataforma - no se acerque".

6. En la Parte III (Ayudas a la navegación - Navegación - Hidrografía), Sección "Minas - rastreo de minas", sustitúyase en la nota a pie de página "Regla 4 d)" por "Regla 27 f)".

7. En la Parte V (Varios), Sección "Puerto", añádase :

   "UNI1 - ¿Puedo entrar en el puerto?"

   "UNI2 - ¿Puedo salir del puerto?".

8. Añádase un nuevo Capítulo XIV titulado "Identificación del transporte sanitario en los conflictos armados", cuyo texto se adjunta.

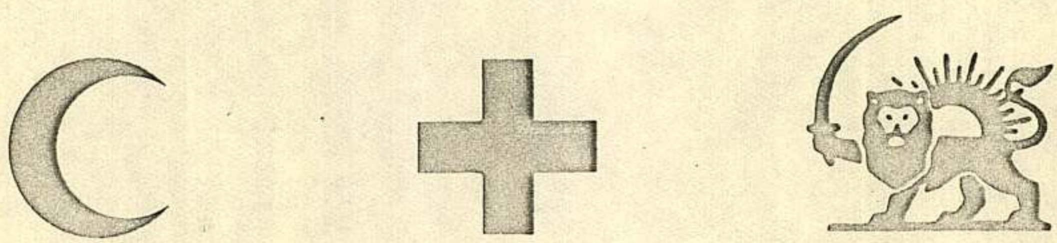
CAPÍTULO XIV "IDENTIFICACIÓN DEL TRANSPORTE SANITARIO EN LOS CONFLICTOS ARMADOS" *

Para la protección de los transportes sanitarios pueden utilizarse los siguientes métodos de identificación :

SIGNO DISTINTIVO

a) Forma y naturaleza

1. El signo distintivo (rojo sobre fondo blanco) será tan grande como las circunstancias lo justifiquen. Para la forma de la cruz, la media luna o el león y el sol, cabe utilizar los siguientes modelos :



Signos distintivos en color rojo sobre fondo blanco

---

* Nota : De conformidad con la Resolución 18 (IV) relativa al uso de señales visuales para la identificación de los medios de transporte sanitarios, aprobada por la Conferencia Diplomática sobre la reafirmación y el desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable en los conflictos armados (Ginebra, 17 de marzo-10 junio 1977)

2. De noche o cuando la visibilidad sea escasa, el signo distintivo podrá estar alumbrado o iluminado; podrá estar hecho también con materiales que permitan reconocerlo gracias a medios técnicos de detección.

b) Uso

1. El signo distintivo se colocará, siempre que sea factible, sobre una superficie plana o en banderas que resulten visibles desde todas las direcciones posibles y desde la mayor distancia posible.

2. Sin perjuicio de las instrucciones de la autoridad competente, el personal sanitario y religioso que desempeña sus funciones en el campo de batalla, irá provisto en la medida de lo posible, del signo distintivo en el tocado y vestimenta.

SEÑAL LUMINOSA

1. Se establece como señal distintiva de las aeronaves sanitarias la señal luminosa consistente en una luz azul con destellos. Ninguna otra aeronave utilizará esta señal. El color azul que se recomienda se representa con la utilización de las siguientes coordenadas tricromáticas :

límite de los verdes, $y = 0{,}065 + 0{,}805\,x$
límite de los blancos, $y = 0{,}400 - x$
límite de los púrpura, $x = 0{,}133 + 0{,}600\,y$

La frecuencia de destellos que se recomienda para la luz azul es de 60 a 100 destellos por minuto.

2. Las aeronaves sanitarias debieran estar equipadas con las luces necesarias para que las señales resulten visibles en todas las direcciones posibles.

3. A falta de acuerdo especial entre las Partes en conflicto que reserve el uso de la luz azul con destellos para la identificación de los vehículos, buques y embarcaciones sanitarios, no estará prohibida su utilización por otros vehículos o embarcaciones.

ADJUNTO 10

XXIII CONFERENCIA INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA

Bucarest, octubre de 1977

RESOLUCIONES Y DECISIONES

****

RESOLUCIÓN IX

Radiocomunicaciones de emergencia de la Cruz Roja

La XXIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja,

tomando nota con satisfacción del desarrollo importante alcanzado por la red de radiocomunicaciones de emergencia de la Cruz Roja,

subrayando que, en situaciones de emergencia, la Cruz Roja ha de poder disponer, para su acción en favor de las víctimas, de una red de comunicaciones directa, independiente y rápida,

expresa su agradecimiento a las administraciones nacionales e internacionales que han concedido a la Cruz Roja numerosas facilidades al respecto;

ruega a la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones que se celebrará en Ginebra en 1979, que considere favorablemente toda medida práctica que pueda hacer aún más eficaz esta red de emergencia, en particular asignándole frecuencias suplementarias.

U.I.T.

ADJUNTO 11

REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES

RECOMENDACION Nº 34

relativa a la utilización por las organizaciones de la Cruz Roja de circuitos radiotelegráficos y radiotelefónicos

La Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959,

considerando

a) que la obra universal de socorro de las organizaciones de la Cruz Roja reviste gran importancia en casos de desastres, catástrofes, etc.;

b) que en tales ocasiones ocurre frecuentemente que los medios de comunicación están sobrecargados, sufren deterioros o incluso se hallan completamente interrumpidos;

c) que es necesario facilitar, en la medida de lo posible, la rápida intervención de los órganos, nacionales o internacionales, de la Cruz Roja;

d) que los medios de enlace rápidos y autónomos son esenciales en las intervenciones de las sociedades nacionales de la Cruz Roja (Media Luna Roja, León y Sol Rojos);

e) que es necesario que las sociedades nacionales de la Cruz Roja afectadas puedan, en toda circunstancia, comunicarse entre sí, así como con el Comité Internacional de la Cruz Roja y con la Liga de Sociedades de la Cruz Roja,

recomienda

1. que las administraciones tomen en consideración la eventual necesidad que sus sociedades de la Cruz Roja puedan tener de comunicar rápidamente por radio en caso de que se hallen interrumpidas las comunicaciones públicas;

2. que, con tal fin, las administraciones estudien la posibilidad de asignar a las estaciones de la Cruz Roja una o varias frecuencias comunes escogidas en los límites superiores o inferiores de las bandas de aficionados;

3. que la próxima Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones considere si es necesario adoptar otras medidas.

U.I.T.

ADJUNTO 12

Reglamento de radiocomunicaciones

RESOLUCIÓN Nº 10

relativa a la utilización de enlaces radiotelegráficos y radiotelefónicos por las organizaciones de la Cruz Roja, de la Media Luna Roja y del León y Sol Rojos

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1979),

considerando

a) que son cada vez más importantes y a menudo indispensables las operaciones mundiales de socorro de las organizaciones de la Cruz Roja, de la Media Luna Roja y del León y Sol Rojos;

b) que, a menudo, en tales circunstancias los medios normales de comunicación están sobrecargados, averiados, totalmente interrumpidos o no disponibles;

c) que es necesario facilitar, por todos los medios posibles, la eficaz intervención de estas organizaciones nacionales e internacionales;

d) que el establecimiento rápido de contactos independientes es esencial para la intervención de estas organizaciones;

e) que, para llevar a cabo las operaciones de socorro internacionales de la Cruz Roja, de la Media Luna Roja y del León y Sol Rojos es necesario que las Sociedades de la Cruz Roja nacionales participantes puedan comunicar entre sí, con el Comité Internacional de la Cruz Roja y con la Liga de Sociedades de la Cruz Roja.

resuelve rogar encarecidamente a las administraciones

1. que tengan en cuenta la posibilidad de que las organizaciones de la Cruz Roja, de la Media Luna Roja y del León y Sol Rojos necesiten establecer comunicaciones radioeléctricas cuando estén interrumpidos los medios de comunicación normales o cuando éstos no estén disponibles;

2. que asignen el número de frecuencias de trabajo mínimo necesario a estas organizaciones de conformidad con el Cuadro de atribución de bandas de frecuencias; en el caso de los circuitos del servicio fijo entre 3 MHz y 30 MHz, siempre que sea posible se escogerán frecuencias adyacentes a las bandas del servicio de aficionados;

3. que adopten todas las medidas posibles para proteger dichos enlaces contra las interferencias perjudiciales.

U.I.T.

ADJUNTO 13

Reglamento de radiocomunicaciones

RESOLUCIÓN Nº 11

relativa a la utilización de las radiocomunicaciones para la seguridad de barcos y aeronaves de Estados que no sean partes en un conflicto armado [1]

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1979),

considerando

a) que el derecho internacional reconoce el derecho de los Estados que no participen en un conflicto armado, en lo que sigue denominados Estados neutrales, a comerciar normalmente en condiciones de seguridad exenta del riesgo de daños por parte de Estados en conflicto armado;

b) que en la vecindad de un conflicto armado, los barcos y aeronaves de Estados neutrales están expuestos a peligros considerables;

c) que para la seguridad de la vida humana es conveniente estar en condiciones de identificar estos barcos y aeronaves en tales circunstancias, y de determinar su posición;

d) que las radiocomunicaciones constituyen un medio rápido para identificar a tales barcos y aeronaves y determinar su posición, antes de que entren en zonas de conflicto armado y durante el tránsito por tales zonas;

teniendo en cuenta

a) que la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas (Ginebra, 1974) adoptó una Recomendación relativa a los transportes sanitarios, así como a la seguridad de los barcos y aeronaves de los Estados que no sean parte en un conflicto armado; y

---

1 Reemplaza la Recomendación Nº Mar2-17 de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas (Ginebra, 1974).

b) que la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1979) examinó a fondo la cuestión de los transportes sanitarios en el Reglamento de Radiocomunicaciones y añadió una nueva sección II al artículo 40, pero no tomó ninguna disposición en lo relativo a la seguridad de barcos y aeronaves de Estados neutrales;

resuelve invitar a las administraciones

1. a tener presente las condiciones requeridas para la identificación y localización de los barcos y aeronaves de los Estados neutrales, así como para comunicarse con ellos, y particularmente la posibilidad de utilizar los radares secundarios aeronáuticos de vigilancia y los respondedores de radar marítimos;

2. a estudiar si es necesario que se establezca un procedimiento aceptable, y en caso afirmativo definirlo, para contribuir a la seguridad de los barcos y aeronaves de los Estados neutrales en períodos de conflicto armado, y a considerar el anexo a la presente Resolución donde se describe uno de los procedimientos posibles;

invita al Consejo de Administración

a tomar en consideración la inclusión de esta cuestión en el orden del día de la próxima conferencia administrativa mundial de radiocomunicaciones competente;

encarga al Secretario General

que comunique el texto de esta Resolución a la OCMI y a la OACI a fin de que tomen las medidas que consideren apropiadas.

ANEXO A LA RESOLUCIÓN Nº 11

Posible procedimiento para la identificación y localización de barcos y aeronaves de los Estados neutrales

Con el propósito de anunciar e identificar a los barcos y aeronaves de los Estados que no sean partes en un conflicto armado, que se mencionan a continuación como transportes neutrales, la transmisión completa de las señales de urgencia descrita en los números 3196 y 3197 irá seguida de la adición del grupo único "NNN" en radiotelegrafía y de la adición de la palabra única "NEUTRAL", pronunciada como en francés, en radiotelefonía.

Los transportes neutrales pueden utilizar las frecuencias especificadas en el número 3201 para la autoidentificación y para el establecimiento de comunicaciones. Tan pronto como sea factible, las comunicaciones serán transferidas a una frecuencia de trabajo adecuada.

El uso de la señal descrita en el primer párrafo indica que el mensaje que sigue se refiere a un transporte neutral. El mensaje comprenderá los siguientes datos :

a) el distintivo de llamada u otro medio reconocido de identificación del transporte neutral;

b) la posición del transporte neutral;

c) el número y tipo de los transportes neutrales;

d) la ruta prevista;

e) la duración estimada del recorrido y la hora prevista de salida o de llegada, según el caso;

f) cualquier otra información, como altura del vuelo, frecuencias radioeléctricas de escucha, lenguajes utilizados, así como modos y códigos del radar secundario de vigilancia.

Las disposiciones de la sección I del artículo 40 se aplicarán, cuando corresponda, a la utilización de la señal de urgencia por los transportes neutrales.

La identificación y localización de los buques neutrales podrá efectuarse por medio de respondedores radar marítimos normalizados y adecuados.

La identificación y localización de las aeronaves neutrales podrá efectuarse por medio del sistema de radar secundario de vigilancia (SSR), tal como está especificado en el anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944), actualizado periódicamente. El modo y el código del SSR que debe reservarse para uso exclusivo de las aeronaves neutrales serán establecidos por las partes en conflicto o una de las partes en conflicto, actuando de común acuerdo o individualmente, de conformidad con los procedimientos que recomiende la Organización de Aviación Civil Internacional.

La aplicación de las disposiciones de esta sección por los transportes neutrales es facultativa; sin embargo, de acogerse a ellas, se aplicarán las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, y en particular las de los artículos 37 y 38, según convenga.

Reglamento de radiocomunicaciones

RECOMENDACIÓN Nº 1

relativa al uso de sistemas de radicomunicación espacial en los casos de desastres naturales, epidemias, condiciones de hambre y otras situaciones críticas análogas [1]

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1979),

considerando

a) que en el caso de desastres naturales, epidemias, condiciones de habre y otras situaciones críticas análogas pueden salvarse vidas humanas mediante un socorro rápido y eficaz;

b) que para las operaciones de socorro son fundamentales las telecomunicaciones rápidas y seguras;

c) que, por haber sufrido daños o por otras cuasas, los medios normales de telecomunicación en las zonas de siniestro son, con frecuencia, inadecuados para las operaciones de socorro y no pueden restablecerse o completarse rápidamente con los recursos locales;

d) que la utilización de sistemas de radiocomunicación espacial es uno de los medios de facilitar telecomunicaciones rápidas y seguras para operaciones de socorro;

teniendo en cuenta

a) que de acuerdo con las informaciones disponibles sobre la planificación de sistemas de radiocomunicación espacial no se prevén frecuencias o canales designados para comunicaciones en situaciones críticas;

b) que, en ausencia de tal planificación, no es factible preparar especificaciones para estaciones terrenas de fácil transporte y de funcionamiento universal;

---

1 Reemplaza la Recomendación Nº Spa2-13 de la Conferencia Administrativa Mundial de Telecomunicaciones Espaciales (Ginebra, 1971).

c) que, en el Informe 554-1 del CCIR figuran los estudios más recientes relativos a las estaciones terrenas transportables afectas a las operaciones de socorro;

recomienda

1. que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen medidas para satisfacer las necesidades de eventuales operaciones de socorro al proyectar sistemas de radiocomunicación espacial y determinen con este fin canales de radiofrecuencia y los medios a utilizar con preferencia y que puedan ponerse a disposición rápidamente para las operaciones de socorro;

2. que las administraciones interesadas renuncien a los procedimientos de coordinación previstos en el Reglamento de Radiocomunicaciones en el caso de estaciones terrenas transportables que se utilicen para operaciones de socorro;

invita al CCIR

a que continúe sus estudios sobre las especificaciones tipo y frecuencias a utilizar con preferencia por estaciones terrenas transportables y equipos transportables compatibles en las radiocomunicaciones fijas y móviles destinadas a operaciones de socorro.

U.I.T. ADJUNTO 15

Reglamento de radiocomunicaciones

RESOLUCIÓN Nº 640

relativa al empleo internacional de las radiocomunicaciones en bandas de frecuencias atribuidas al servicio de aficionados en caso de catástrofes naturales.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1979),

considerando

a) que en caso de catástrofes naturales, los sistemas de comunicación normales suelen sufrir sobrecargas, daños o la interrupción total;

b) que el rápido establecimiento de comunicaciones es fundamental para facilitar las operaciones mundiales de socorro;

c) que las bandas del servicio de aficionados no están sujetas a planes o a procedimientos de notificación y son, por lo tanto, idóneas para su utilización a corto plazo en casos de emergencia;

d) que en caso de catástrofes la utilización temporal de ciertas bandas de frecuencias atribuidas al servicio de aficionados facilitaría las comunicaciones internacionales;

e) que en esas circunstancias, las estaciones del servicio de aficionados pueden contribuir a satisfacer las necesidades esenciales de comunicación, dada su amplia distribución y su capacidad demostrada en tales casos;

f) que existen redes nacionales y regionales de aficionados para casos de urgencia que utilizan ciertas frecuencias repartidas por todas las bandas atribuidas al servicio de aficionados;

g) que en caso de catástrofe natural la comunicación directa entre estaciones de aficionado y otras estaciones pueden también ser útil para cursar comunicaciones de importancia vital hasta que se restablezca la comunicación normal;

reconociendo

que en derechos y responsabilidades relativos a las comunicaciones en caso de catástrofes naturales incumben a las administraciones interesadas;

resuelve

1. que las bandas atribuidas al servicio de aficionados, especificadas en el número 510, pueden ser utilizadas por las administraciones para satisfacer las necesidades de comunicaciones internacionales en caso de catástrofe;

2. que su utilización de dichas bandas se aplique solamente a las comunicaciones relacionadas con las operaciones de socorro en casos de catástrofe natural;

3. que el empleo de las bandas específicas atribuidas al servicio de aficionados por estaciones de otros servicios para comunicaciones en caso de catástrofe, se limite a la duración de la emergencia y a las zonas geográficas específicas que determine la autoridad responsable del país afectado.

4. que las comunicaciones en caso de catástrofe se efectúen dentro de la zona siniestrada y entre ésta y la sede permanente de la organización que proporciona el socorro;

5. que las comunicaciones sólo se efectúen con el consentimiento de la administración del país donde se ha producido la catástrofe;

6. que las comunicaciones de socorro provenientes de una fuente exterior al país donde se ha producido la catástrofe no sustituyan a las redes nacionales o internacionales de aficionados existentes previstas para casos de urgencia;

7. que es aconsejable una estrecha cooperación entre las estaciones de aficionado y las estaciones de otros servicios de radiocomunicación que puedan juzgar necesario utilizar las bandas de frecuencias atribuidas al servicio de aficionados para comunicaciones en caso de catástrofe;

8. que en esas comunicaciones internacionales con fines de socorro, se evite, en la medida de lo posible, la interferencia a las redes del servicio de aficionados;

invita a las administraciones ...

1. a que satisfagan las necesidades de comunicaciones internacionales en caso de catástrofe;

2. a que prevean, dentro de su legislación nacional, los medios para satisfacer las necesidades de comunicaciones de emergencia.